X kadencja

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 11)
z dnia 8 lutego 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 11)

8 lutego 2024 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat realizacji porozumienia zawartego z polskimi przewoźnikami drogowymi, którzy w ramach protestu blokowali dojazd do trzech przejść granicznych z Ukrainą.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Gancarz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Jerzy Bazylewicz** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Artur Czapiewski** p.o. główny inspektor transportu drogowego, **Tomasz Michalski** zastępca komendanta głównego Straży Granicznej wraz ze współpracownikami, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych wraz ze współpracownikami, **Artur Stanisław Fal** zastępca przewodniczącego Rady Krajowej Związku Zawodowego Inspekcji Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** przewodniczący Rady Branży „Transport" Ogólnopolskiego Porozumienia Związków Zawodowych, **Piotr Litwiński** przewodniczący i **Piotr Prudzyński** wiceprzewodniczący zarządu Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Jacek Podgórski** dyrektor Forum Pracy Związku Przedsiębiorców i Pracodawców, **Damian Gałka** prezes Gałka-Trans s.c., **Jacek Sokół** i **Bartosz Jasiński** przedstawiciele Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu, **Rafał Mekler** przedstawiciel organizatorów protestu, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Bardzo serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Szanowni państwo, witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Szanowni państwo, w związku z tym, że salę mamy do godz. 11.00, ponieważ od godz. 11.00 zaplanowano posiedzenie kolejnej Komisji, pozwolę sobie skrócić początkowe procedury związane z powitaniami. Na samym początku prosiłbym o zwięzłość wypowiedzi, o konkretne pytania, a ze strony pana ministra o konkretną informację.

Poseł Piotr Król (PiS):

Mam pytanie w kwestii formalnej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Widzę pańskie zgłoszenie, panie pośle, i zaraz udzielę panu głosu. Bardzo proszę natomiast, abyśmy w tym momencie bardzo ściśle trzymali się dzisiejszego tematu. Jest zgłoszenie pana posła. Bardzo proszę, pan poseł Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, wczoraj zostało zwołane posiedzenie Komisji Infrastruktury. Posiedzenie miało dotyczyć rozpatrzenia propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2025 r. Przede wszystkim trzeba zauważyć, że w tej kadencji nasza Komisja właściwie wegetuje, a nie prowadzi jakąkolwiek aktywną działalność, bo z jednej strony mamy największy od 1990 r. rząd w Rzeczypospolitej, jeśli

chodzi o liczbę ministrów, a z drugiej strony od początku kadencji w Komisji nie zajmowaliśmy się żadnym projektem ustawy. To jest pierwsza rzecz.

Wczoraj wydawało się, że tematy dla NIK to nie jest żaden wielki, kontrowersyjny temat. Uczestniczyłem w tym posiedzeniu Komisji. Jest nagranie wideo, w którym przewodniczący zarządza głosowanie, głosowanie wyświetla się na urządzeniach elektronicznych, część z nas oddaje głosy, a następnie przewodniczący po kilkunastu sekundach – podkreślam – w trakcie głosowania, mówi, że zarządza przerwę.

Panie przewodniczący, jedno to jest regulamin Sejmu, ale drugie to jest elementarny rozsądek i logika. Myślę, że jest pan zobowiązany do tego, żeby wyjaśnić nam, co się wczoraj stało. Czy miał pan wczoraj po prostu gorszy dzień, czy może przypomniały się jakieś traumatyczne wspomnienia? Krótko mówiąc, panie przewodniczący, co się wczoraj stało, że publicznie, podczas posiedzenia Komisji, łamie pan regulamin, zarządza głosowanie, potem publicznie mówi, że tego głosowania nie ma, a następnie opuszcza salę? Część z nas ma poważne wątpliwości, co się wczoraj wydarzyło. Uważamy, że mamy prawo do wyjaśnienia, co takiego się stało.

Jestem w tej Komisji dopiero 10 lat. Może to mała perspektywa, ale nie pamiętam, żeby jakikolwiek przewodniczący zrobił coś takiego, tym bardziej, dodajmy, w temacie, który chyba nie jest jakoś specjalnie kontrowersyjny. Zaproponowanie przez każdego posła jakiegoś tematu do kontroli dla NIK to nie jest temat, który budziłby dzikie, żywiołowe emocje. Czy pan przewodniczący byłby łaskaw wyjaśnić nam, co się stało? Bylibyśmy zobowiązani, bo z formalnego punktu widzenia wczorajsze posiedzenie nie zostało nawet zamknięte. Podobno dzisiaj otwiera pan kolejne, więc oczekiwalibyśmy – szczególnie od przedstawiciela środowiska, które przez ostatnie lata bardzo dużo artykułowało treści dotyczących jakości demokracji – żeby nam pan to wyjaśnił. Panie przewodniczący, chcielibyśmy się jakoś odnaleźć się w tej demokracji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Widzę, że pan poseł Horała też z wnioskiem formalnym, tak?

Poseł Marcin Horała (PiS):

Ja z krótkim wnioskiem formalnym, żeby pan przewodniczący dokonał przeliczenia obecnych posłów Koalicji 13 grudnia i tego, czy jest ich wystarczająca liczba, żeby wygrywać głosowania, bo potem znów będzie pan musiał przerywać i uciekać z sali. Może rozstrzygnijmy to na początku, żebyśmy mogli płynnie dalej procedować.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, zapewniam pana, że podczas tego posiedzenia nie będziemy prowadzić reasumpcji, tak że nie będziemy powtarzać błędów z ostatnich ośmiu lat.

Zgłasza się pan przewodniczący Adamczyk. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, ja z wnioskiem formalnym. Bardzo proszę Biuro Legislacyjne Sejmu o rozstrzygnięcie, czy to posiedzenie albo to, co dzieje się na tej sali, jest zasadne wobec tego, że Komisja jest w trakcie głosowania, które zostało rozpoczęte w dniu wczorajszym. Nie zostało ono zakończone. Jaki jest nasz status? Chciałbym to wiedzieć i nie chodzi o wyjaśnienia parlamentarzystów, członków prezydium, tylko o wyjaśnienia Biura Legislacyjnego Sejmu. Tak tego nie zostawimy. Nie jest tak, że pan przewodniczący będzie decydował i ustalał prawa ponad prawem. Tak być nie może. W związku z tym wnoszę o to, aby Biuro Legislacyjne Sejmu określiło, jaki status ma dzisiejsze zebranie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Czy są jeszcze jakieś wnioski formalne? Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Przemysław Witek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowny panie pośle Horała, drogi kolego, bardzo proszę o zachowanie pewnej ostrożności i kultury, dlatego że nazywanie nas Koalicją 13 grudnia jest,

mówiąc delikatnie, nieeleganckie. Gdybym mógł prosić pana ministra o pewną powściągliwość, na pewno odwzajemnimy się kulturą osobistą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Rafał Kasprzyk, bardzo proszę.

Poseł Rafał Kasprzyk (Polska2050-TD):

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie ministrze, pytanie od tak doświadczonego posła, ministra i od pana Horały o to, jaki jest status, jest dziwne w tej Komisji. Uważam, że w ogóle nie powinno paść. Jeżeli przez tyle lat nie wiedzą państwo, jaki jest status, to nie powinni państwo zasiadać nie tylko w tej Komisji, ale być może i w tej izbie Sejmu.

Chciałem jeszcze tylko usprawiedliwić moją nieobecność na wczorajszym porannym posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Byłem jedną z osób, które prosiły o przesunięcie głosowania. Bardzo poważnie traktuję swoje obowiązki, byłem na stu procentach głosowań, mam sto procent obecności na komisjach, w których uczestniczę. Bardzo chciałem wziąć udział, ale niestety musiałem być na sali plenarnej, gdyż wygłaszałem w tym momencie stanowisko klubu. Przybiegłem tutaj, kiedy wczorajsze posiedzenie Komisji już się zakończyło. Dziękuję za możliwość zagłosowania.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, chciałem ad vocem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Panie przewodniczący, jasne, tylko widzę, że tam ktoś bardzo długo trzyma rękę. Pan poseł Weber, tak?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ale to jedno zdanie do pana posła Kasprzyka. Panie pośle, gdyby był pan wczoraj na posiedzeniu Komisji, to by pan…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie przewodniczący. Umówmy się tak, że udzielam głosu zgodnie z regulaminem. Skoro dyskutujemy o regulaminie, to wszyscy zachowujmy się tak, żeby ten regulamin był przestrzegany. Jeżeli pan przewodniczący zgłasza chęć zabrania głosu, to bardzo chętnie udzielę, ale proszę nie udzielać głosu sobie samemu.

Bardzo proszę, panie przewodniczący Adamczyk, jedno zdanie ad vocem.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Powtórzę. Gdyby pan poseł, który podawał w wątpliwość sens mojej wypowiedzi, był obecny wczoraj na posiedzeniu Komisji, zrozumiałby, o co w tym wszystkim chodzi. Udzielę panu informacji po zakończeniu posiedzenia Komisji. Myślę, że będzie pan kontent.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, potwierdzam to, że były zgłoszenia dotyczące potrzeby dotarcia do sali, również ze względu na to, że toczyło się posiedzenie Sejmu. Przypominam, że pan przewodniczący również nie był od początku na posiedzeniu, tak że myślę, że jeżeli wzajemnie się pouczamy, to powinniśmy trzymać pewne ramy faktów, które wszyscy wczoraj zanotowaliśmy.

Mam propozycję. Ponieważ jest to posiedzenie zwołane w bardzo ważnej sprawie, możemy wrócić do tego tematu podczas kontynuacji poprzedniego posiedzenia, które będziemy kontynuować dzisiaj po południu. Tu natomiast mamy bardzo ważny temat w trybie art. 152 ust. 2. Salę mamy do godz. 11.00. Jest duża reprezentacja strony społecznej. Przypomnę, że to wniosek też na państwa prośbę, a nie za dużo czasu zostało nam na dyskusję merytoryczną. Możemy kontynuować ten ping-pong i wzajemnie przedstawiać sobie różne rzeczy, ale zapewniam państwa, że w prosty sposób nie prowadzi to do rozstrzygnięcia tematu, któremu dzisiaj poświęcone jest posiedzenie Komisji.

W związku z tym proponuję, żebyśmy jednak przeszli do rozpatrywania tematu. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat realizacji porozumienia zawartego z polskimi przewoźnikami drogowymi, którzy w ramach protestu blokowali dojazd do trzech przejść granicznych z Ukrainą.

Szanowni państwo, jako że mamy na sali pana ministra, który przedstawi tę informację, w tym momencie pozwolę sobie oddać głos panu Pawłowi Gancarzowi, podsekretarzowi stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, w imieniu wnioskodawców tego wniosku powiem, że jest zwyczaj, że zawsze wnioskodawca z trybu art. 150 ust. 2 ma prawo…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, rozumiem, chce pan zabrać głos, przedstawić wniosek, który skierowali państwo do Komisji Infrastruktury. Dobrze, w takim razie udzielam panu głosu, ale, panie pośle, proszę też, aby to uzasadnienie było na tyle zwięzłe, na ile jest to możliwe, z uwagi na fakt, że z przyczyn organizacyjnych czas na debatę będzie w tej sytuacji ograniczony. Udzielam panu głosu. Pan poseł Weber, przedstawiciel grupy posłów wnioskodawców. Dziękuję bardzo.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, drodzy przewoźnicy, podczas wniosków formalnych do tego posiedzenia Komisji padło ważne pytanie do Biura Legislacyjnego: Co z posiedzeniem, które wczoraj zostało rozpoczęte? Jesteśmy w trybie głosowania, które trwa już bez mała 24 godziny. Są tacy, którzy oddali już głos w przedmiocie wczorajszej debaty i w przedmiocie wczorajszej Komisji Infrastruktury. Obecne posiedzenie nakłada się na to, które trwa, tak że przewodniczący zaserwował nam jeden wielki chaos. Może Biuro Legislacyjne odniosłoby się do tej sytuacji i do tego tematu? Prosiłem o to wczoraj, dzisiaj prosił o to wiceprzewodniczący Andrzej Adamczyk. Głos Biura Legislacyjnego jest tutaj bardzo istotny. Na początku prosimy więc o wyjaśnienie, o co chodzi z tymi posiedzeniami, gdzie jesteśmy, czy trwa jeszcze wczorajsze posiedzenie Komisji, czy dzisiejsze może być zwołane, skoro to wczorajsze trwa. Jesteśmy w trybie głosowania. Ważny głos Biura Legislacyjnego musi tutaj nastąpić, żeby wyjaśnić tę sytuację. Bardzo proszę – są z nami panowie mecenasi – o to, żeby wyjaśnić formułę wczorajszego i dzisiejszego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, oszukał mnie pan. Zapewniał pan, że chce zabrać głos w sprawie wniosku, który złożyli państwo do Komisji. To nie jest przykład, który powinniśmy tutaj kontynuować. Panie pośle, jak już poinformowałem, na tamtym posiedzeniu została ogłoszona przerwa. Zostanie ono wznowione dzisiaj po południu. Nie ma żadnego powodu, abyśmy o tym dyskutowali podczas posiedzenia zwołanego w trybie art. 152 ust. 2.

Przypominam, że jest z nami strona społeczna. Oczywiście można prowadzić polityczny ping-pong. Przypomnę, że pomimo tego, iż wszyscy próbowali ustalić, na jakiej podstawie twierdzą państwo, że przerwa została ogłoszona rzekomo niezgodnie z regulaminem, przez cały dzień nie byli państwo w stanie sformułować konkretnego przepisu regulaminu, który rzekomo miałby zostać naruszony. W związku z tym, że nie jest to przedmiotem dzisiejszego posiedzenia – przypomnę, że jest ono zwołane w trybie art. 152 ust. 2 – zapytam pana, panie pośle, czy jako przedstawiciel wnioskodawców chce pan wprowadzić ten wniosek w obrady Komisji.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tak, panie przewodniczący, oczywiście chcę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To bardzo proszę, panie pośle, przystąpić do meritum.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Rozumiem, że unika pan informacji na ten temat.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, możemy ten ping-pong prowadzić bardzo długo, natomiast jest tutaj z nami strona społeczna, która jest z nami w bardzo ważnej sprawie. W związku z tym zachęcam pana posła do tego, żeby przeszedł pan do merytorycznego przedstawienia wniosku. Bardzo proszę, panie pośle Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Rozumiem, że wstydzi się pan swojego wczorajszego zachowania. OK, jak pan mówi, przejdziemy do tego tematu później.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo, panie pośle Weber. Przepraszam pana. Rozumiem to zniecierpliwienie, ale naprawdę zachowajmy wysokie standardy.

Prezes Gałka-Trans s.c. Damian Gałka:

Przejechaliśmy 500 km na to posiedzenie… To jest wstyd. Wstyd! A dwa lata nic nie zrobiliście granicy. PiS rządziło dwa lata i nic nie zrobiło. Osiem lat!

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo. Bardzo proszę wszystkich o spokój. Panie pośle Weber, bardzo proszę przejść do meritum sprawy. Bardzo proszę o przedstawienie wniosku. Dziękuję.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, korzystając z art. 150 ust. 2 regulaminu Sejmu, wnieśliśmy o informację ministra infrastruktury w sprawie przedstawienia przez Ministerstwo Infrastruktury informacji o realizacji postanowień porozumienia, które zostało zawarte między ministerstwem a polsko-ukraińskimi przewoźnikami protestującymi przed trzema przejściami granicznymi.

Przypomnę, że 16 stycznia takowe porozumienie zostało zawarte. Na jego mocy przewoźnicy zawiesili protest. Zawieszenie protestu ma trwać do 1 marca. Zawieszenie polega na odblokowaniu dojazdu do przejść granicznych, natomiast w zamian Ministerstwo Infrastruktury zobowiązało się wykonać uzgodnione w tym porozumieniu ustalenia.

Według informacji, która jest na stronie MI, porozumienie zawiera siedem punktów, które obejmują w szczególności – tu cytuję – „prace legislacyjne zmierzające do zmian w prawie krajowym, propozycje zmian do umowy UE–Ukraina, monitorowanie realizacji dokonanych uzgodnień strony polskiej ze stroną ukraińską m.in. w zakresie usprawnienia odprawy granicznej pojazdów powracających z Ukrainy bez ładunku, wzmocnienia systemu kontroli polskich służb w zakresie wykrywania nieuprawnionych i nieobjętych umową UE–Ukraina przewozów oraz prowadzenie analiz w konsultacji ze stroną publiczną w zakresie możliwości wsparcia finansowego”.

Cytuję dalej: „Porozumienie ma także na celu wprowadzenie zmian ustawowych w kierunku wyeliminowania niezgodnych z prawem praktyk (uruchomienie systemu SENT, doprecyzowanie obowiązków spedytorów, nadawców i odbiorców w zakresie zlecania przewozu drogowego podmiotom nieuprawnionym oraz wzmocnienie systemu sankcji z tego tytułu)”. Jednym z punktów porozumienia jest udział przedstawicieli komitetu protestujących w pracach Zespołu do spraw rozwiązania problemów na polsko-ukraińskiej granicy, który jest powołany w Ministerstwie Infrastruktury.

Szanowni państwo, w tym komunikacie brakuje jednej, bardzo ważnej, informacji, która była główną osią protestu przewoźników, czyli informacji na temat powrotu do zezwoleń drogowych, które zostały czasowo zniesione na podstawie umowy UE–Ukraina. Umowa ta obowiązuje od 1 lipca 2022 r. do 30 czerwca 2024 r. W tej chwili, jak rozumiem, trwają negocjacje nad przedłużeniem tej umowy. Jeszcze na nasz wniosek – na wniosek poprzedniego rządu – który został złożony na początku grudnia, na Radzie Ministrów zostało zwołane posiedzenie komitetu wspólnego, który na bazie art. 7 tejże umowy miał oceniać jej skutki, miał dokonać analizy obowiązywania umowy. Wiem, że takie posiedzenie odbyło się.

Jest pytanie do Ministerstwa Infrastruktury i pana ministra, co dalej. Co z zezwoleniami drogowymi, które zostały zawieszone do 30 czerwca? Pytanie, czy one powrócą. Czy obecny polski rząd zmierza w tym kierunku? Czy w tym kierunku prowadzone są rozmowy ministra infrastruktury, ministra spraw zagranicznych, premiera rządu, który był z wizytą na Ukrainie? Tam też komunikat związany z transportem międzynarodowym był bardzo lakoniczny. Zabrakło informacji, czy trwa walka o to, aby te zezwolenia przywrócić, a, tak jak powiedziałem, to jest główna oś protestu i główne zaniepokojenie polskich przewoźników, którzy bardzo mocno skupiali na tym swoją uwagę. Proszę więc o informację. Proszę o odpowiedź, czy MI dąży do tego, aby powróciły zezwolenia drogowe na wykonywanie transportu międzynarodowego w relacjach dwustronnych i tranzytowych między Polską a Ukrainą.

Druga kwestia jest związana z przekraczaniem polsko-ukraińskiej granicy. Przed wprowadzenie e-Kolejki, e-Czergi, od maja poprzedniego roku zdiagnozowane zostały ogromne problemy. Zdaniem przewoźników, co przez nas też zostało potwierdzone, wprowadzenie systemu e-kolejkowania wydłużyło powrót pojazdów na pusto do nas, do naszego kraju, do naszej ojczyzny. Ta kolejka jest, co trzeba wprost powiedzieć, sztucznie regulowana przez ukraińskie władze.

Jest pytanie, czy te kwestie w rozmowach z ministrami transportu Ukrainy również są poruszane. Jak docelowo ten temat zostanie rozwiązany? Wiemy, że w trybie pilotażu przejście graniczne Niżankowice–Malhowice zostało zwolnione z e-Kolejki. Co jednak – to po pierwsze – po pilotażu? Co po upływie tego miesiąca? Około połowy lutego ten pilotaż zostanie zakończony. Jak kwestia powrotu pojazdów na pusto będzie wyglądała w drugiej połowie lutego i w kolejnych miesiącach 2024 r.? Jak w ogóle będzie wyglądała kwestia przejścia granicznego Niżankowice–Malhowice? Przypominam, że ono działa jeszcze w trybie doraźnym, tymczasowym, natomiast z tego, co wiem, za niedługo będzie gotowe do pełnej funkcjonalności. Na bazie umowy między Polską a Ukrainą, na bazie noty, która została podpisana między polską Strażą Graniczną a pogranicznikami z Ukrainy, to przejście graniczne miało nie służyć do transportu pojazdów ciężkich. Miało to być tylko przejście osobowe i do ruchu pieszego.

Pytanie, jak będzie wyglądała kwestia pełnej funkcjonalności tego przejścia granicznego. Czy polscy przedsiębiorcy transportowi będą mogli nim wracać na pusto, jak w trybie tymczasowym? Jak będzie wyglądała kwestia organizacji przejść granicznych w innych miejscach: w Budomierzu, w Dołhobyczowie i w Dorohusku. To największe przejście graniczne, o największej przepustowości. Miały tam zostać stworzone cztery pasy do powrotów na pusto. Zresztą one były i przez pewien okres funkcjonowały. Decyzją władz ukraińskich ta formuła została zniesiona. Pytanie, jak docelowo – powtarzam – docelowo będzie wyglądała kwestia powrotu pojazdów na pusto z Ukrainy.

Kwestia trzecia to kwestia zwiększenia wzmocnienia kontroli i nadzoru. Oczywiście główną instytucją do tego służącą jest Inspekcja Transportu Drogowego, choć oczywiście nie tylko, bo są odpowiednie służby, które pracują na granicy i których zadaniem jest weryfikacja legalności wjazdu na terytorium RP. Jeżeli chodzi natomiast o ITD, przygotowaliśmy dwa projekty ustawy – jeden o zespoleniu, drugi o nadaniu statutu służby mundurowej ITD po to, aby tę służbę wzmocnić, aby jeszcze skuteczniej realizowała swoje obowiązki. Wiemy, że te dwa projekty zostały przez obecny rząd wycofane z laski marszałkowskiej. Sejm nie zajmie się tymi dwoma projektami, ponieważ, jak mówię, zostały wycofane, wróciły do ministerstwa.

Jest pytanie o państwa zamiary, jeżeli chodzi o tę kwestię. Zarówno inspektorzy transportu drogowego, jak i przewoźnicy, co słyszeliśmy na niejednym spotkaniu i niejednym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, oczekują wzmocnienia ITD. Oczekują tego, żeby ta służba funkcjonowała jeszcze skuteczniej niż przez ostatnie lata. Przypomnę, że między 2015 r. a 2023 r. liczba kontroli transportu zagranicznego wzrosła bodajże z 33% w 2015 r. do blisko 50% pod koniec 2023 r., tak że już w tym czasie nadzór, kontrola była wzmocniona. Pytanie, jak to będzie wyglądało w tej chwili i w przyszłości. To bardzo ważne pytanie, które trafia do nas zarówno od inspektorów transportu drogowego, jak i od przewoźników.

Panie ministrze, proszę więc o informację w tych trzech tematach. Pierwszy jest powrót do zezwoleń drogowych na podstawie umowy UE–Ukraina, to, czy polski rząd do tego zmierza i o to walczy, czy ta kwestia jest na agendzie. Temat numer dwa to organizacja przejść granicznych i wyłączenie z e-Czergi tych podstawowych do tego, aby nasi przewoźnicy mogli sprawnie wracać z Ukrainy na pusto. Kwestia trzecia to wzmocnienie kontroli i nadzoru, tutaj głównie przez ITD. Jak te sprawy będą zorganizowane w najbliższej, ale też w dalszej perspektywie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle. Przypominam, że tematem dzisiejszego przedstawienia jest informacja ministra infrastruktury na temat realizacji porozumienia zawartego z polskimi przewoźnikami drogowymi, którzy w ramach protestu blokowali dojazd do trzech przejść granicznych z Ukrainą.

Zanim oddam głos panu ministrowi, aby przedstawił informację w tym zakresie, szanowni państwo, podam kilka informacji dotyczących organizacji dyskusji. Pani przewodnicząca Paulina Matysiak prowadzi listę osób chętnych do zabrania głosu. W związku z tym, że mamy bardzo ograniczony czas, bardzo proszę, aby zapisywać się do głosu teraz, na początku, kiedy pan minister zabierze głos. Później ocenimy, jak bardzo będziemy musieli pilnować czasu, żeby wszyscy mogli zadać pytania, a pan minister udzielić odpowiedzi. Dobrze? Bardzo proszę zapisywać się do zabrania głosu u pani przewodniczącej Pauliny Matysiak do końca wypowiedzi pana ministra.

Panie ministrze, z wielką radością oddaję panu głos, na początku przypominając, że nasza Komisja odbyła w tej sprawie już dwa posiedzenia i wtedy nie uzyskała żadnej informacji. Myślę, że teraz informacje będą bardziej precyzyjne. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Paweł Gancarz:

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni zebrani, przedstawiciele różnych grup społecznych, służb mundurowych, jak i przewoźnicy, których ta sprawa dotyczy, powiem szczerze, że z wielkim zdumieniem wysłuchałem tego, co powiedział pan poseł. Wypadałoby zadać pytanie: Gdzie państwo byli, że do tej sytuacji doszło? Gdzie państwo byli, kiedy zezwolenia były znoszone i została wprowadzona umowa liberalizująca transport i przejazd przez polską granicę? Gdzie państwo byli, jak był wprowadzany system e-Czerga? Co państwo w tym czasie robili? Co państwo robili przez te miesiące, że ci biedni ludzie, przewoźnicy, musieli tyle miesięcy koczować na granicy, domagać się swoich praw i przyzwoitego standardu funkcjonowania branży transportowej w życiu gospodarczym?

Z wielką przyjemnością, jak powiedział pan przewodniczący, odniosę się jednak i opowiem o dwóch miesiącach prac nowego rządu, o konkretnych działaniach podejmowanych w tym czasie, o rozwiązaniach, ale też o sprawach, które czekają nas w najbliższej przyszłości.

Pokrótce, żeby członkowie Komisji mieli obraz i możliwość wyrobienia sobie zdania, powiem, że przewoźnicy wyszli na granicę w sposób bezpośredni… Tak naprawdę od wiosny ubiegłego roku w różny sposób manifestowali sytuację swojej branży i tego, co się wydarzyło po wprowadzeniu umowy UE–Ukraina. Jako państwo polskie jesteśmy jednym z 27 elementów, które mają częściowy wpływ na kształt umowy i mogą prezentować swoje stanowisko jako stanowisko kraju, który jest bezpośrednio narażony na wpływ tej umowy.

Wiosna ubiegłego roku to pierwsze realizowane w różny sposób protesty i manifestacje przewoźników. Od 6 maja trwał protest, mówiąc kolokwialnie, na twardo. To blokada trzech przejść granicznych, która uniemożliwiała swobodny przepływ towarów. Oczywiście z drugiej strony granicy system e-Czerga również robił swoje, czyli to, że polscy przewoźnicy nie mogli wrócić.

Jaka była przyczyna i dlaczego przewoźnicy w tak zdecydowany sposób wyszli na granicę? To przede wszystkim wspomniana umowa, która doprowadziła do tego, że zaburzona została równowaga w transporcie. Wcześniej system zezwoleń powodował, że ilość transportu wjeżdżającego na terytorium UE bądź przejeżdżającego tranzytem, jak i ilość

transportu na kierunku wschodnim, do Ukrainy, były w miarę porównywalne. Te relacje to 60 do 40, mówię w procentach, czyli z lekką przewagą na korzyść transportów ukraińskich. W momencie odejścia od systemu zezwoleń, czyli międzynarodowej regulacji liczby możliwych wykonywanych przejazdów, relacje te diametralnie się zmieniły: 90% do 10%. Jak wcześniej był to poziom ok. 150 tys. przejazdów, tak po uwolnieniu tego rynku doszło do tego, że liczba wjazdów od strony ukraińskiej to prawie 1,1 mln takich przejazdów – widzą państwo skalę – a kursy polskich przewoźników na wschód, do Ukrainy, zatrzymały się na poziomie stu kilkunastu, stu kilkudziesięciu tysięcy.

To jest pierwszy powód tak zdecydowanej reakcji osób będących dzisiaj na sali, reprezentujących komitety protestacyjne. Drugim powodem był niesprawiedliwy system ukraiński, wprowadzony po stronie ukraińskiej, tzw. e-Czerga, e-Kolejka, który powodował, że polskie transporty, polscy kierowcy, polscy przewoźnicy byli niejako defaworyzowani, bo musieli stać na powrocie do kraju czasami nawet po kilkanaście dni, a na przykład kierowcy z Ukrainy nie mieli takiej trudności, mogli operować na rynku ukraińskim i w momencie kiedy wskazana została data na stawienie się na przejściu granicznym, po prostu dojeżdżali i odprawa następowała w płynny sposób. To są ogólne założenia.

Tymi danymi nie będę państwa zanudzał, ale wielokrotnie wskazywaliśmy dane dotyczące naruszeń wynikających z poruszania się pojazdów ukraińskich we wzmożonym ruchu na terytorium RP. Myślę, że przeczytam. Od 1 lipca 2022 r. do 10 grudnia 2023 r. występowały różne naruszenia. Na przykład było prawie 13 tys. przypadków przekroczenia dopuszczalnej prędkości przez kierowców z Ukrainy. To są dane pochodzące od polskich służb. Było 238 przypadków wykroczenia w postaci przejazdu na czerwonym świetle, 1295 wykroczeń dotyczących ruchu drogowego, 749 nieprawidłowości dotyczących stanu technicznego pojazdów. 422 dowody rejestracyjne zostały zatrzymane ze względu na stan techniczny pojazdów. Było 1467 naruszeń dotyczących przepisów socjalnych kierowców, 4464 naruszenia dotyczące stosowania tachografów, 1043 naruszenia z zakresu przewozów towarów niebezpiecznych.

To jest stan, który zastaliśmy w ministerstwie w pierwszych dniach urzędowania. Warto powiedzieć, co wydarzyło się od tamtego czasu, bo działań było naprawdę mnóstwo. Nie było dnia – można powiedzieć, że dnia i nocy – żebyśmy nie zajmowali się tematem protestu, żeby przewoźnicy mogli jak najszybciej zejść z granicy i z jednej strony tę granicę uwolnić, a z drugiej strony nie musieć tak koczować, bo chyba każdy ma świadomość, że nie jest to przyjemność, stanie na granicy, blokowanie w dzień i noc i użeranie się z innymi ludźmi, bo tak to trzeba nazwać. Dla nikogo nie było to łatwe.

Od pierwszych dni były liczne rozmowy i spotkania z Komisją Europejską wewnątrz ministerstwa i na zewnątrz. Już 13 grudnia, czyli w pierwszym dniu urzędowania, pan minister Dariusz Klimczak spotkał się w Lublinie z przedstawicielami protestujących. 18 grudnia pan wiceminister Arkadiusz Marchewka reprezentował Polskę podczas posiedzenia wspólnego komitetu powołanego zgodnie z art. 7. To jest odpowiedź na jedno z pytań pana posła wnioskodawcy. Pan minister Marchewka już wtedy, na wspólnym komitecie zaprezentował stanowisko strony polskiej, przedstawił wszystkie mankamenty. Przypomnę, to komitet wspólny, aczkolwiek decyzje zapadają pomiędzy Komisją Europejską a stroną ukraińską, czyli możemy prezentować wyłącznie swoje zdanie, swoje stanowisko. Nie jesteśmy stroną tego postępowania.

20 grudnia w Ministerstwie Infrastruktury odbyło się spotkanie pana ministra Dariusza Klimczaka z wicepremierem Ukrainy Ołeksandrem Kubrakowem. Uczestniczył w nim również minister spraw zagranicznych. 22 grudnia, czyli w drugim dniu mojego urzędowania w MI, odbyła się wspólna wizyta moja, ministra spraw zagranicznych, pana Radosława Sikorskiego, i wiceministra rolnictwa w Kijowie. To była niejako druga runda poważnych rozmów ze stroną ukraińską na temat usprawnień, które mogłyby pozwolić rozwiązać ten impas. Myślę, że również później powiem kilka dań o tych ustaleniach.

29 grudnia w ramach zespołu powołanego w MI zarządzeniem ministra infrastruktury odbyło się szerokie spotkanie wszystkich ministerstw, które mają coś wspólnego i mogą w jakiś sposób pomóc rozwiązać problem na granicy, i wszystkich służb, które mają wpływ na tę sytuację. Na tym spotkaniu ustalili niejako plan działania doty-

czący tego, co zrobić. Omówiliśmy to ze służbami, wskazaliśmy wytyczne, poprosiliśmy o wzmożoną aktywność w różnych procesach, które mogłyby pozwolić rozwiązać protest.

29 grudnia pan minister infrastruktury Mariusz Klimczak skierował pismo do komisarza ds. transportu, do pani Adiny Vălean, dotyczące aktualnej sytuacji na polsko-ukraińskiej granicy. 2 stycznia pan minister infrastruktury Mariusz Klimczak spotkał się z panią Magdą Kopczyńską, dyrektor Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu w KE. 5 i 6 stycznia… Jeszcze raz kieruję z tego miejsca podziękowania dla wszystkich przewoźników, którzy w tym spotkaniu uczestniczyli. Można powiedzieć, że spotkanie było dwudniowe, bo rozpoczęte o godz. 16.00, zakończone o godz. 1.00 w nocy, trwające 9 godzin. Konstruktywne były rozmowy z przewoźnikami z Urzędzie Wojewódzkim w Lublinie, gdzie też ustaliliśmy plan działania i określiliśmy, w którym miejscu jesteśmy, co jest do zrobienia, na jakich tematach musimy się bardziej skoncentrować.

8 stycznia odbyła się wideokonferencja przedstawicieli ministerstw Polski i Ukrainy w ramach grupy roboczej. Spotkania tej grupy roboczej zatytułowaliśmy grupą ds. równoważenia polskiego udziału w rynku ukraińskim. Plan działania został podtrzymany i potwierdzony przez stronę ukraińską. 8 stycznia odbyły się kolejne spotkania z przewoźnikami. 16 stycznia miało miejsce podpisanie porozumienia z przedstawicielami trzech komitetów protestacyjnych. Tego samego dnia odbyło się bezpośrednie łączenie pana ministra Mariusza Klimczaka z panem wicepremierem Ukrainy i potwierdzenie dalszej realizacji i współpracy na rzecz rozwiązania problemu płynności na granicy, jak i problemu nadmiernej liczby ukraińskich przewoźników na naszym rynku.

Już 16 stycznia zostały przygotowane postulaty i propozycje do umowy. 16 stycznia zostały one przekazane do KE. 18 stycznia w ministerstwie mieliśmy spotkanie z panem ambasadorem Ukrainy, panem Wasylem Zwaryczem, gdzie prezentowaliśmy pierwsze efekty i zwracaliśmy uwagę na zagrożenia, jakie mogą powstać po stronie ukraińskiej w ramach realizacji naszych wspólnych ustaleń.

22 stycznia miała miejsce wizyta pana premiera Donalda Tuska w Kijowie i rozmowy o polskich przewoźnikach. Myślę, że kto jak kto, ale poprzedni panowie ministrowie, pan premier… Gdyby kilka miesięcy temu postawa była taka jak postawa pana premiera Donalda Tuska, który w ostatnich miesiącach odnosił się do polskiej branży transportowej, myślę, że bylibyśmy w innym miejscu. Pan premier Donald Tusk i przedstawiciele polskiego rządu – rządu po 13 grudnia – jasno i wyraźnie wskazują, że na pierwszym miejscu stawiamy polskich przewoźników, polską branżę transportową. Pan premier Donald Tusk przedstawia tę sprawę jasno i wyraźnie. Oczywiście mamy świadomość tego, że za wschodnią granicą toczy się wojna i jak wcześniej, tak i teraz nikt nie chce uchylać się od pomocy Ukrainie. Tę pomoc trzeba realizować, bo oczywiście jest to w naszym interesie, ale jest grupa społeczna – to jest kolejna grupa, nie wspomnę o rolnikach – która ucierpiała w trakcie tej wojny. Jest to ewidentny efekt działań wojennych. Trzeba się o tę grupę zatroszczyć. Pan premier Donald Tusk wyraża się w tej sprawie jasno, tak jak cały polski rząd.

26 stycznia odbyło się już kolejne, drugie wewnątrzresortowe posiedzenie Zespołu ds. rozwiązania problemów na polsko-ukraińskiej granicy, w którym już uczestniczyli przedstawiciele komitetów protestacyjnych. Byli przedstawiciele poszczególnych związków, federacji, firm transportowych. Na tym posiedzeniu omówiliśmy szereg spraw. Dyskusja była bardzo twórcza, były uwagi do ustawy o SENT. Uwagi były konstruktywne, bardzo mocne, wskazujące na pomoc branży transportowej. Między innymi były dwa punkty, które przyniosły bardzo dużo konstruktywnych argumentów do tych dwóch projektów ustaw. Omówiliśmy również całe porozumienie i podsumowaliśmy miejsce, w którym jesteśmy. Nie było to łatwe posiedzenie, bo oczekiwania państwa, którzy są obecni na sali, są duże. Powiedziałbym, że wykazujemy tę aktywność, aczkolwiek ten czas jest bardzo krótki. W ciągu niespełna dwóch tygodni wykonaliśmy szereg prac, na które mogliśmy sobie pozwolić. To był 26 stycznia.

Później odbyło się spotkanie pana ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka z panią komisarz Vălean. W ostatnich dniach, 5 lutego, odbyło się zdalne łączenie z ministrem Derkaczem w ramach porozumienia i weryfikacji tego, co w naszych, wspólnych, międzynarodowych sprawach dzieje się odnośnie do granicy. 7 lutego, czyli wczoraj,

odbyło się łączenie pana ministra Klimczaka i pana wicepremiera Kubrakowa. 7 lutego, wczoraj, odbyło się spotkanie z panem dyrektorem Schmidtem, osobą odpowiedzialną za faktyczną realizację umowy liberalizacyjnej. Na spotkaniu omówiliśmy nasze postulaty skierowane do uwzględnienia w umowie, która liberalizuje ten transport.

Na 13 lutego mamy zaplanowany z panem wiceministrem Derkaczem wspólny objazd dwóch przejść granicznych z weryfikacją tego, jak wygląda m.in. odprawa po stronie ukraińskiej. Dzisiaj możemy to zrobić po naszej stronie. Mamy różne głosy od przewoźników. Dziś płyną sygnały takie, że odprawa przebiega w miarę płynnie, nie jest idealna. Mamy też sygnały od strony ukraińskiej, że jest problem z odprawą produktów rolno-spożywczych, dlatego chcemy zweryfikować ten stan, oczywiście w naszym zakresie, w zakresie Ministerstwa Infrastruktury, również to, jak to wygląda po stronie ukraińskiej, żeby zobaczyć, sprawdzić i widzieć na własne oczy.

To są działania, które były w tej sprawie wykonane w ostatnich miesiącach. Oczywiście wszystkim, którzy czynnie włączyli się w te działania, z tego miejsca serdecznie dziękuję. Są przedstawiciele służb, są protestujący, są współpracownicy z ministerstwa.

Nie wiem, czy mam odczytać porozumienie. Jest krótkie. Całej treści porozumienia nie będę państwu przedstawiał, ale odniosę się do kilku punktów, które są istotą. Powiem, na jakim etapie realizacji tych punktów jesteśmy, bo de facto to jest przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Porozumienie między panem Maciejem Borkowskim, panem Tomaszek Borkowskim, panią Edytą Ozygałą i, z drugiej strony, ministrem infrastruktury – oczywiście po preambule – zakładało kilka postulatów. Nadmienię, że to postulaty realne, ale niełatwe do spełnienia.

Punkt pierwszy to „monitorowanie realizacji dokonanych uzgodnień strony polskiej ze stroną ukraińską w dniach 20 grudnia 2023 r. w Warszawie oraz 22 grudnia 2023 r. w Kijowie, w szczególności działań będących po stronie ukraińskiej". Pan poseł wnioskodawca wymieniał te postulaty. To m.in. uruchomienie w ramach pilotażu (na l miesiąc) na przejściu Dorohusk–Jagodzin rejestracji w e-Kolejce pojazdów ciężarowych bez ładunku w ramach osobnego strumienia i wydzielenie dla pojazdów na pusto czterech odrębnych pasów ruchu; całkowite wyłączenie w ramach pilotażu (na jeden miesiąc) z systemu e-Kolejka na przejściu granicznym Malhowice–Niżankowice wszystkich pustych pojazdów powracających z Ukrainy pod warunkiem zakończenia protestu; wystosowanie apelu do ukraińskich przewoźników o nierealizowanie odpraw pojazdów na przejściu Dołhobyczów–Uhrynów; zasady funkcjonowania e-Kolejki będą jednakowe dla przewoźników z Polski i Ukrainy; wydłużenie okresu pobytu pojazdów ciężarowych zarejestrowanych zagranicą na terytorium Ukrainy z 20 dni do 60 dni oraz działanie na rzecz zapewnienia pełnej wzajemności.

W tym miejscu dodam, że sytuacja była o tyle skomplikowana i tak zagmatwana po miesiącach rozmów różnych środowisk, różnych grup, różnych wizyt różnych ministrów na granicy, że doszło do tego, że strona ukraińska prowadziła bezpośrednie rozmowy z polskimi przewoźnikami, padały różne deklaracje i obietnice. Były one realizowane z różnym skutkiem i różna była ocena i walidacja tych rozmów, uzgodnień, ustaleń. Działo się to na różnych przejściach granicznych. Podstawowe zadanie, jakie było, to pogrupowanie działań: z jednej strony od strony ukraińskiej, z drugiej strony od strony przewoźników, aby zachować chociaż podstawową, elementarną komunikację i zagregować te przedsięwzięcia, bo był impas, którego nie dało się rozwiązać i w jakikolwiek sposób opanować, plus wzajemne zacietrzewienie, które po tych miesiącach też się pojawiało.

Drugi punkt porozumienia był taki: „Minister infrastruktury będzie kontynuował dialog z Unią Europejską i przekaże Komisji Europejskiej propozycje strony polskiej zmian do umowy UE–Ukraina ds. transportu drogowego towarów".

Trzeci punkt: „Minister infrastruktury rozpocznie rozmowy z Komisją Europejską w zakresie pozyskania wsparcia finansowego dla polskich przedsiębiorców transportu drogowego, którzy utracili możliwości wykonywania operacji transportowych na rynkach wschodnich lub możliwość taką mają znacznie ograniczoną w wyniku sankcji UE i kontrsankcji Rosji i Białorusi, jak i wojny na Ukrainie".

Punkt czwarty: „wzmocnienie systemu kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, we współpracy z Policją i Krajową Administracją Skarbową, w zakresie eliminowania nieuprawnionych i nieobjętych umową UE–Ukraina przewozów (kabotaż oraz *cross-trade*)".

Punkt piąty: „na najbliższe posiedzenie Zespołu do spraw rozwiązania problemów na polsko-ukraińskiej granicy powołanego w Ministerstwie Infrastruktury (nie później niż 2 tygodnie od zaprzestania protestu) zaproszeni zostaną przedstawiciele komitetu protestujących; przedmiotem posiedzenia będzie kompleksowe omówienie możliwości realizacji postulatów branży transportu drogowego, w tym dotyczących wsparcia finansowego, a także zmian ustawowych w kierunku uszczelnienia systemu SENT i wyeliminowania niezgodnych z prawem praktyk" (posiedzenie z udziałem właściwych resortów, w tym Ministerstwa Finansów).

Punkt szósty: „po zakończeniu prac ww. zespołu w Ministerstwie Infrastruktury powołana będzie przy ministrze infrastruktury Rada Doradcza złożona z przedstawicieli środowisk przewoźników drogowych, która będzie się spotykać cyklicznie, w skład której będzie wchodzić m.in. przewodniczący zgromadzeń".

Punkt siódmy: „Ministerstwo Infrastruktury przygotuje w styczniu 2024 r. projekt ustawy mającej na celu doprecyzowanie obowiązków spedytorów, nadawców i odbiorców w zakresie zlecania przewozu drogowego podmiotom nieuprawnionym oraz zwiększenie wysokości kar pieniężnych z tego tytułu".

Takie były zawarte w porozumieniu punkty do realizacji zobowiązujące MI do wykonania tych działań. Dodam, że oprócz tych punktów jest szereg innych postulatów, które, mówiąc kolokwialnie, na miękko staramy się realizować. One w różnym czasie padały w tych rozmowach. To chociażby czarna lista, na której znaleźli się uczciwi polscy przewoźnicy za karę za to, że w jasny sposób opowiadali się po stronie polskiej branży transportowej. Nadmienię, że w sprawie czarnej listy za każdym razem przy okazji spotkań i rozmów ze stroną ukraińską monitorujemy tę sprawę, dopingujemy. Nawet wczoraj sprawa ta została poruszona z komisarzem Schmidtem jako ewidentna niesprawiedliwość za pomoc, którą Polska przekazała, o której komisarz Schmidt mówił, że jest bezgraniczna. To jest nieuczciwe, żeby polscy przewoźnicy figurowali na tej liście i z tego tytułu mieli niedogodności w wykonywaniu transportów w całej UE.

Przystąpię do omówienia punktów porozumienia i etapu realizacji, na którym jesteśmy. Punkt pierwszy to monitorowanie realizacji porozumienia ze stroną ukraińską. To było tych kilka punktów, które zostały państwu przeze mnie przedstawione. Postulat został zrealizowany z różnym skutkiem. Oczywiście monitorujemy to. Wiedzą to przewoźnicy, bo są bezpośrednio na granicy. Jako ministerstwo też się z tym zderzamy. Różne jest podejście czy zaangażowanie, jeżeli chodzi o realizację części tego porozumienia, jeżeli chodzi o stronę ukraińską. Przewoźnicy doświadczają tego bezpośrednio na granicy. Współpraca nie należy do idealnych, co trzeba szczerze sobie powiedzieć, ale to nie znaczy, że nie mamy jej kontynuować i realizować.

Stricte do tego punktu powiem, że posiedzenie polsko-ukraińskiej grupy roboczej odbyło się 8 stycznia i 5 lutego. Jest cykliczny dialog, są spotkania pana ministra Klimczaka z panem premierem Kubrakowem w dniach 16 stycznia i teraz, 7 lutego. Wystosowaliśmy szereg naszych monitów, monitów Ministerstwa Infrastruktury, do dwóch ministrów po stronie ukraińskiej, których wymieniłem. Monity są realizowane cyklicznie. Dane przekazujemy niemal codziennie. One się różnią. Nie możemy ustalić, dlaczego te przekazywane przez stronę ukraińską odnośnie do liczby przekroczeń granicy po stronie ukraińskiej i dane, które mamy od naszej Straży Granicznej… Niby to liczby, ale jest podstawowy problem nawet z tym, żeby ustalić liczbę pojazdów, które przejeżdżają przez polsko-ukraińską granicę. To jednak się dzieje. Ten postulat można uznać za zrealizowany.

Kontynuacja dialogu z Unią Europejską i przekazanie Komisji Europejskiej propozycji strony polskiej zmian do umowy UE–Ukraina w sprawie transportu drogowego… Propozycja zmian do umowy została skonsultowana ze stroną społeczną 3 stycznia i 26 stycznia, przekazana pismem 16 stycznia do KE. Te postulaty zostały oczywiście przekazane, dalej nad nimi pracowaliśmy. Ostateczna wersja trafiła również do KE. Omówione w trakcie spotkań: z panią dyrektor generalną ds. transportu Magdą Kopczyńską 1 lutego, z komisarz

ds. transportu z panią Adiną Vălean 6 lutego, z dyrektorem Kristianem Schmidtem 7 lutego, a także ze stroną ukraińską 5 lutego, bo pomimo tego, że nie jesteśmy stroną umowy, jasno komunikujemy do naszych partnerów z Ukrainy, jakie tematy postulujemy.

To jest 10 punktów. Mamy świadomość tego, że prawdopodobnie nie wszystkie będą uwzględnione. Trzeba już w tym momencie mieć świadomość – to jest wiadomość na pytanie wnioskodawcy – że umowa najprawdopodobniej będzie przedłużona. Wynika to niestety – niestety z punktu widzenia przewoźników – z szeroko rozumianego wsparcia dla Ukrainy w trakcie wojny. UE po prostu nie może w tym momencie pozwolić sobie na to, żeby w jakiś sposób podważyć zasadność wsparcia, stąd kontynuacja realizacji tego dokumentu, aczkolwiek z naszymi uwagami dotyczącymi problemów, które pojawiły się w branży transportowej polskiej, a częściowo i europejskiej.

W ramach grupy roboczej ds. zwiększenia udziału polskich przewoźników w rynku transportowym Ukrainy było również spotkanie pana ministra Mariusza Klimczaka z ministrem transportu Litwy, panem Skuodisem. Oprócz tego, że rozmawiamy z KE, próbujemy w tych krajach, w których problem się pojawia, budować relacje i koalicje w ramach pokazywania problemu wynikającego z funkcjonowania umowy. Było również spotkanie ministra Dariusza Klimczaka z ministrem właściwym ds. transportu Niemiec oraz poruszenie tej sprawy podczas spotkań z innymi ministrami ds. transportu z państw UE.

Projekt zaproponowanych przez resort zmian do umowy zawiera rozwiązania, których przyjęcie w ramach UE w zasadniczy sposób wyrównałoby warunki konkurencji na rynku transportowym polskich przedsiębiorców względem przewoźników z Ukrainy. To był punkt drugi.

Punkt trzeci to rozpoczęcie rozmów z KE w zakresie pozyskania wsparcia finansowego dla polskich przedsiębiorców transportu drogowego, którzy utracili możliwość wykonywania operacji transportowych na rynkach wschodnich lub którzy możliwość taką mają znacznie ograniczoną w wyniku sankcji UE i kontr-sankcji Rosji i Białorusi, jak i wojny na Ukrainie.

Miał miejsce szereg rozmów na poziomie pani dyrektor generalnej, na poziomie dyrektora Schmidta. Odbyły się rozmowy z poszczególnymi ministrami, którzy mają możliwość, czyli ministrem ds. współpracy z UE, Ministerstwem Finansów, o możliwych źródłach pozyskania ekstraordynaryjnych środków finansowych dla przewoźników, którzy faktycznie te rynki utracili. Na dzisiaj, jeżeli chodzi o KE, informacje mamy takie, że z ekstraordynaryjnymi możliwościami wsparcia dla tej grupy…

Tempo, panie przewodniczący? Dobrze.

Nie ma dedykowanych programów dla tej grupy branży transportowej, dla innych również. Byłby to precedens, jeżeli chodzi o ten sektor przedsiębiorców. Wiemy, że żyjemy w pocovidowych uwarunkowaniach, gdzie wsparcie dla przedsiębiorców po COVID-19 było bardzo duże dla różnych sektorów i branż, i na poziomie europejskim, i na poziomie krajowym. Mamy sygnały, że dzisiaj UE odchodzi od takich wyjątków i ekstraordynaryjnych rozwiązań. Dzisiaj wydaje się, że nie będziemy w stanie uruchomić żadnego źródła na ten cel, jeżeli chodzi o środki europejskie, aczkolwiek nie poddajemy się. Temat jest cały czas analizowany i szukamy nowych rozwiązań.

Ponadto na drugim posiedzeniu wewnątrzresortowego zespołu była przez nas przedstawiona kompensowana oferta źródeł krajowych Agencji Rozwoju Przemysłu Polskiego Funduszu Rozwoju, Ministerstwa Rozwoju i Technologii, z których mogą skorzystać przedsiębiorcy z branży transportowej. Co prawda nie są one stricte dedykowane, ale przedsiębiorcy mogą z nich skorzystać. Oprócz tego pracujemy nad ekstraordynaryjnym rozwiązaniem dla grupy przedsiębiorców z branży transportowej, o której rozmawialiśmy. To jest jednak taki etap prac, że o nim w zdecydowany sposób zakomunikować nie mogę. To jest działanie w punkcie trzecim.

Punkt czwarty to „wzmocnienie systemu kontroli Inspekcji Transportu Drogowego, we współpracy z Policją i Krajową Administracją Skarbową, w zakresie eliminowania nieuprawnionych i nieobjętych umową UE–Ukraina przewozów (kabotaż oraz *cross-trade*)". Nadmienię, bo nie wszyscy członkowie Komisji mogą wiedzieć, że chodzi o to, że umowa pozwala przewoźnikom z Ukrainy wjeżdżać do państwa polskiego albo do któ-

regokolwiek państwa UE na pusto bądź na pełno, zostawiać towar, przejechać do punktu B na terytorium UE albo państwa polskiego, załadować i wrócić na Ukrainę. Mamy monity z różnych stron, aczkolwiek w trakcie kontroli ITD to się nie potwierdziło. Może była ona za mało skuteczna, może są jeszcze inne względy, może to błąd systemowy, ale m.in. monity przewoźników wskazują na to, że kabotaż jest realizowany regularnie, czyli wjeżdża ciężarówka z Ukrainy, przewoźnik z Ukrainy, jeździ po UE i po Polsce i przewozi różne transporty czy towary. Takie działanie jest niedozwolone. Tutaj jest rola polskich służb, żeby eliminować takie działania przewoźników z Ukrainy. Oczywiście pracujemy z polskimi służbami nad tym, żeby do tego doszło.

Konkretnie 22 grudnia minister infrastruktury skierował do polskich służb kontrolnych pismo w sprawie kontroli realizacji przez ukraińskich przewoźników drogowych postanowień umowy UE–Ukraina w sprawie transportu drogowego towarów wraz z wytycznymi w zakresie kontroli i stosowania kar za wykonywanie przewozów niedozwolonych na podstawie tej umowy, czyli kabotażu i *cross-trade*. Główny inspektor i wojewódzcy inspektorowie podejmują współpracę z pozostałymi służbami w zakresie, o którym powiedziałem, prowadząc także kontrole w porze nocnej i w święta. Oczywiście za to wszystkim przedstawicielom służb na sali serdecznie dziękuję.

Na każdym z zespołów prosimy o większe zaangażowanie, o większą determinację. Wiemy, że ITD to służba cywilna. Czas pracy jest w godzinach normalnych, między godz. 7.00 a godz. 15.00. Informacje od przewoźników były takie, że kabotaż jest wykonywany właśnie po czasie pracy naszych służb kontrolnych. Tutaj inspektorzy stanęli na wysokości zadania. W porozumieniu z innymi służbami prowadzą kontrole również po godz. 15.00 i w okresach nocnych. To był punkt czwarty.

Punkt piąty: „na najbliższe posiedzenie Zespołu do spraw rozwiązania problemów na polsko-ukraińskiej granicy powołanego w Ministerstwie Infrastruktury (nie później niż dwa tygodnie od zaprzestania protestu) zaproszeni zostaną przedstawiciele komitetu protestujących; przedmiotem posiedzenia będzie kompleksowe omówienie możliwości realizacji postulatów branży transportu drogowego”, w tym dotyczących wsparcia branży, „a także zmian ustawowych w kierunku uszczelnienia systemu SENT i wyeliminowania niezgodnych z prawem praktyk” (posiedzenie z udziałem właściwych resortów w Ministerstwie Finansów).

Posiedzenie odbyło się 26 stycznia, niespełna dwa tygodnie po podpisaniu porozumienia. Na posiedzeniu, jak mówiłem, przez kilka godzin bez owijania w bawełnę protestujący rozliczali nas z realizacji postulatów. Jak mówiłem, było to zaledwie dwa tygodnie po podpisaniu porozumienia. Część spraw była w realizacji, ale to był celowy termin na podsumowanie tych prac m.in. po to, żebyśmy jako ministerstwo nie osiedli na laurach, żebyśmy mieli determinację do tego, żeby konsekwentnie rozwiązywać problem po problemie. Założenia ustaw zostały przedstawione, bo tyle mogliśmy: jednej ustawy o SENT, drugiej ustawy o spedytorach. Padł szereg konstruktywnych pomysłów do tych założeń od strony federacji zrzeszających przewoźników z branży transportowej, od protestujących, od poszczególnych służb.

Obydwie te ustawy omówię, aczkolwiek kolejny punkt dotyczy bezpośrednio jednej z nich. Są one na etapie wpisu do wykazu prac legislacyjnych. Za chwilę pojawią się w procesie i, jak zapowiadamy w Ministerstwie Infrastruktury, będziemy starać się, żeby wszystkie przepisy były możliwie maksymalnie konsultowane na poszczególnych etapach, żeby była pełna jasność, żeby nie dochodziło do wrzutek na ostatnim etapie i psucia prawa. Z takim zjawiskiem spotykamy się w ostatnich miesiącach bardzo często i bardzo regularnie. Przyjmuję szereg grup społecznych związanych z MI, gdzie właśnie przez taki, delikatnie mówiąc, nie do końca precyzyjny, dobrze skonsultowany proces legislacyjny są gigantyczne problemy w różnych sektorach związanych z MI.

Punkt szósty: „po zakończeniu prac ww. Zespołu w Ministerstwie Infrastruktury powołana będzie przy ministrze infrastruktury Rada Doradcza złożona z przedstawicieli środowisk przewoźników drogowych, która będzie się spotykać cyklicznie, w skład której będzie wchodzić m.in. przewodniczący zgromadzeń” na przejściach granicznych. Ten punkt oczywiście jest do realizacji w momencie, kiedy protest trwale się zakończy.

Punkt siódmy: przygotowanie w styczniu 2024 r. projektu „ustawy mającej na celu doprecyzowanie obowiązków spedytorów, nadawców i odbiorców w zakresie zlecania przewozu drogowego podmiotom nieuprawnionym oraz zwiększenie wysokości kar pieniężnych z tego tytułu”. Ten punkt został zrealizowany. To to, co mówiłem w poprzednim punkcie.

Na dzisiaj tak wygląda sytuacja, jeżeli chodzi o ten problem. Bardzo serdecznie dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, z przyjemnością słuchało się tej informacji, tak bardzo merytorycznej i konkretnej. Osobiście jestem też pełen podziwu, że tak krótki czas pozwolił na zrealizowanie tak wielu rzeczy i, co więcej, również na zawieszenie protestu, bo przecież przez wiele miesięcy dezorganizowało to sytuację na naszej wschodniej granicy i było przyczyną wielu problemów, także w wymiarze międzynarodowym. Chcę za to podziękować, bo jako przewodniczący Komisji rozpocząłem nasze posiedzenia właśnie od tego tematu. Pamiętam, jaki był wtedy pat, i zdaję sobie sprawę z wysiłku, który dołożył nowy, demokratyczny rząd, żeby tę sytuację rozwiązać.

Szanowni państwo, do głosu zapisało się siedem osób. Jeszcze jest pan poseł Chrzan, tak? Proszę bardzo. Pan poseł Weber w dyskusji, czy zgłasza się pan na koniec?

Poseł Rafał Weber (PiS):

W dyskusji i na koniec.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dobrze, oczywiście. Szanowni państwo, salę mamy do godz. 11.00, ale musimy opuścić tę salę trochę wcześniej, ponieważ tutaj będzie miało miejsce posiedzenie innej Komisji. Zapewniliśmy inną salę, w związku z tym na czas przejścia będziemy musieli jakoś się zorganizować.

Miałbym propozycję, żebyśmy przyjęli pewne rozwiązania dotyczące organizacji naszej dyskusji w taki sposób, aby była ona uporządkowana. Nasza propozycja jest taka, aby dyskusja przebiegała w następujący sposób. W pierwszej kolejności udzielę głosu wszystkim państwu, którzy zgłosili się do dyskusji. W trakcie dyskusji pan minister ze współpracownikami będzie odnotowywał głosy i pytania, które padną. Po dyskusji pan minister zabrałby głos, żeby odpowiedzieć na pytania, a po tym – ponieważ, jak rozumiem, jest potrzeba, aby na koniec głos zabrał przedstawiciel grupy posłów wnioskodawców – udzieliłbym głosu przedstawicielowi tej grupy. Jeżeli byłaby potrzeba odpowiedzi, to zakończyłby oczywiście pan minister i na tym zakończylibyśmy obrady.

Czy jest sprzeciw wobec harmonogramu obrad, który w tej chwili proponuję? Nie ma sprzeciwu, wobec tego będziemy procedować w następujący sposób. W pierwszej kolejności udzielę głosu osobom, które się zgłosiły, zgodnie z kolejnością zgłoszeń. W drugiej kolejności pan minister udzieli odpowiedzi. Następnie zabierze głos przedstawiciel grupy posłów wnioskodawców i na koniec, jeżeli będzie potrzeba odpowiedzi pana ministra, udzieli odpowiedzi na ostatnie pytania, ale w tzw. międzyczasie będziemy musieli zmienić salę, w związku z czym w czasie dyskusji ogłosimy przerwę, pewnie kilkunastominutową. Sala nie jest dostępna, będzie dostępna później. Tamta komisja musi wyjść. Działamy na bieżąco. Proponuję więc, abyśmy… Chociaż w zasadzie jest godz. 10.42, czyli salę musimy opuścić za kilka minut.

Szanowni państwo, w związku z tym porządkowo zrobimy to jednak w taki sposób. Za chwileczkę ogłoszę przerwę. Poinformuję o tym, do której sali będziemy się przenosić. Jeżeli jest wniosek ze strony państwa wnioskodawców, to oczywiście mogę zakończyć dyskusję, ale rozumiem, że spotkaliśmy się po to, aby móc tę sprawę rozważyć od początku do końca, jak jest taka potrzeba. Proponujemy więc taki sposób: ogłosimy przerwę i umówimy się na godz. 11.20, żeby tamta Komisja mogła zakończyć pracę w tamtej sali, żebyśmy mogli spokojnie rozpocząć. O godz. 11.20 spotkamy się w sali nr 211, dwa piętra niżej. O godz. 11.20 w sali nr 211, bardzo serdecznie zapraszam. Ogłaszam przerwę.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Szanowni państwo, wydaje mi się, że wszystkim nam udało się dotrzeć na miejsce. Dobrze, że przewidzieliśmy trochę dłuższy czas przejścia, bo tutaj też trwało posiedze-

nie komisji. Taką mamy organizację pracy i jest to niestety nasza bolączka, ale bardzo cieszę się, że wszyscy tutaj dotarliśmy i możemy podjąć dyskusję.

Przypomnę zasady, które ustaliliśmy przed tą przerwą. W pierwszej kolejności oddam głos wszystkim państwu, którzy zgłosili się do dyskusji. Bardzo proszę o zwięzłe, merytoryczne, konkretne wypowiedzi. W drugiej kolejności oddam głos panu ministrowi, który odniesie się do zadanych pytań czy poruszonych spraw. Następnie oddam głos przedstawicielowi posłów wnioskodawców. Na końcu, jeżeli będzie potrzeba, głos zabierze pan minister.

W związku z tym, że taki przyjęliśmy porządek procedowania, w tej chwili oddaję głos panu Piotrowi Prudzyńskiemu, a w dalszej kolejności głos będzie zabierał pan Jacek Sokół. Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący zarządu Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Prudzyński:

Dzień dobry państwu. Dziękuję, panie przewodniczący. Pozwolę sobie zadać panu ministrowi Gancarzowi trzy krótkie pytania, proszę wybaczyć, że tyłem.

Panie ministrze, mam prośbę. Czy mógłby pan przedstawić dalszy harmonogram prac w zakresie negocjacji umowy UE–Ukraina? W którym miesiącu będą poszczególne etapy i kiedy można spodziewać się, że te negocjacje wejdą w gorącą fazę?

Drugie pytanie jest w odniesieniu do spotkań, o których pan minister wspomniał, że pan minister Klimczak już je odbył. Czy możemy już powiedzieć, że została zbudowana jakaś forma koalicji państw, które podobnie widzą kwestię problemów wynikających z obowiązującej obecnie umowy UE–Ukraina?

Trzecie pytanie jest takie. Jakie jest zdaniem pana ministra nastawienie po spotkaniach z panem ministrem Derkaczem i panem Kubrakowem, już po przedstawieniu przez Polską stronę wstępnych propozycji zmiany do umowy? Czy widać tam wolę porozumienia? Czy oni rozumieją nasze problemy? Czy widać jakąkolwiek chęć szukania rozwiązań, czy raczej obstają na stanowisku takim, że nie ustąpią od raz osiągniętych zdobyczy? To te trzy pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

O zabranie głosu poproszę pana Jacka Sokoła, a w dalszej kolejności głos zabierze pan Damian Gałka. Bardzo proszę, pan prezes Sokół.

Przedstawiciel Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu Jacek Sokół:

Dzień dobry, Jacek Sokół. Przede wszystkim chciałbym podziękować za tak skrupulatne i merytoryczne zapytanie pana posła Webera, który przez wiele lat był ministrem, z którym wcześniej rozmawialiśmy na temat naszych problemów, do którego zgłaszaliśmy nasze problemy. Dziękuję, że tak bardzo merytorycznie teraz pyta. Gdybyśmy rozwiązywali te problemy już od naszego pierwszego protestu, który był w marcu, być może nie byłoby takiej sytuacji, że dzisiaj musimy się tutaj spotykać i kolejny dzień zostawiać nasze firmy bez opieki, starając się zmienić coś dla całej branży transportowej.

Obecnego ministra, pana Gancarza, chciałbym zapytać o listę Myrotworca, o której pan mówił. Ja, Rafał Mekler, pani Edyta Ozygała i pan Tomasz Borkowski jesteśmy na niej umieszczeni jako wrogowie narodu ukraińskiego, szpiedzy Putina, którzy są opłacani bezpośrednio przez Moskwę. Do tej pory żadnych pieniążków nie dostałem ani na konto, ani w kopercie. Jeżeli ktoś mi nie wierzy, to zgłaszam to i o tym mówię. W naszej ocenie jest to brak jakiejkolwiek dobrej woli ze strony ukraińskiej. Myślę, że wykreślenie nas z tej listy to dla ich służb wewnętrznych tylko chwila. To jest postulat bardzo prosty do spełnienia, który pokazuje ich podejście do nas, do tego, czego oczekujemy.

O co jeszcze chciałbym zapytać? To już nie à propos naszego protestu. Czy są już wytyczone jakieś ramy, w których nasi koledzy z zachodniopomorskiego stowarzyszenia złożyli projekt – nie wiem, czy określam to właściwie – wprowadzenia kalkulatora do obliczania stawki minimalnej? Poprosili mnie o to, abym dzisiaj o to zapytał. Ślicznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie prezesie.

Teraz o zabranie głosu poproszę pana prezesa Damiana Gałkę, a przygotuje się pan prezes Jan Buczek. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Gałka-Trans s.c. Damian Gałka:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, reprezentuję troszkę inną grupę społeczną. Reprezentuję sektor przemysłu drzewnego, w tym produkcję palet. Pragniemy zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na dramatyczną sytuację, w jakiej znalazły się polskie przedsiębiorstwa w związku z nielegalnym, niekontrolowanym napływem towarów z terenów Ukrainy.

Od przeszło dwóch lat systematycznie pogarsza się sytuacja polskich przedsiębiorstw w segmencie produkcji palet i opakowań. W związku z napływem tanich palet z terenów Ukrainy ceny oferowane na rynku krajowym systematycznie spadają. Tytułem przykładu: ceny palet EPAL w ciągu ostatnich dwóch lat spadły o 250%. Jednocześnie z danych Polskiego Komitetu Narodowego EPAL wynika, iż przedsiębiorstwa ukraińskie zwiększyły swoje moce produkcyjne o 100%.

Dalsza akceptacja takiej sytuacji niechybnie doprowadzi do upadłości polskich przedsiębiorstw. Zwracamy przy tym uwagę, iż chodzi tutaj o przedsiębiorstwa rodzinne, wielopokoleniowe, wyłącznie z polskim kapitałem. Co szczególnie istotne, przedsiębiorstwa funkcjonujące w sektorze drzewnym stanowią istotny element polskiej gospodarki, generując ok. 6% PKB, a przy tym są liderem na rynku europejskim w sektorze produkcji palet. W naszym przekonaniu jest to zatem istotny składnik polskiej gospodarki, zatrudniający tysiące pracowników, mający istotny wkład w rozwój naszego kraju.

W świetle powyższego zwracam się z apelem o podjęcie pilnych rozmów z udziałem m. in. minister klimatu i środowiska, pani Pauliny Hennig-Kloski, celem szczegółowego omówienia problemów, z jakimi borykają się producenci palet, i znalezienia konstruktywnych rozwiązań eliminujących trudności wynikające z niekontrolowanego otwarcia granic. Zaznaczam, iż w przypadku niepodjęcia rozmów przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska z dniem 1 marca 2024 r. zmuszeni będziemy dołączyć do protestujących już na granicy rolników oraz firm transportowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie prezesie, chociaż temat nie jest związany z tematyką dzisiejszego posiedzenia Komisji. Pragnę zwrócić uwagę, że mamy tutaj pewną specyfikę, i rozumiejąc wszystkie te argumenty, zachęcałbym raczej do tego, aby zwracać się do merytorycznie właściwych… Dziękuję bardzo, panie prezesie.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana prezesa Jana Buczka, a przygotuje się pan prezes Rafał Mekler. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pozwolę sobie na kilka bardzo krótkich uwag natury ogólnej. Dziś jesteśmy na tym posiedzeniu jako partnerzy społeczni. Nie należy tego mylić ze stroną społeczną. W poprzednich kadencjach byliśmy traktowani jako strona społeczna i wielokrotnie zwracaliśmy uwagę na to, że nie mamy interesów sprzecznych wobec naszego państwa. Jesteśmy nastawieni na rozwiązywanie problemów i nie zgadzamy się na to, żeby nas nazywać i traktować jak jakąś stronę.

Dzisiaj, kiedy jako partnerzy zjawiamy się na posiedzeniu Komisji Infrastruktury zwołanym przez niektórych posłów – przepraszam, ale to również muszę powiedzieć – nam również należy się szacunek. To, co niektórzy sfrustrowani, bezradni, bezsilni posłowie zrobili dziś rano z atmosferą w tej Komisji, jest dla nas wyjątkowo szokujące. Jeden z posłów, który wcześniej odpowiadał za ogromną inwestycję i obracał milionami, nie zna się na kalendarzu, notorycznie myli się o 54 dni. To jest nie porozumienie.

Proszę państwa, chcę zwrócić uwagę, że jako suwereni występujemy dzisiaj w pewnym sensie – to jest sens umowny – jako państwa pracodawcy. Proszę traktować nas poważnie, niezależnie od tego, czy zdecydowaliście się być władzą wykonawczą, czy władzą tworzącą prawo.

Przechodząc do meritum, chciałem powiedzieć, że utrzymujemy bieżący kontakt z obecnym ministrem i wiceministrem w zakresie rozwiązywania ogromnej ilości problemów, które doprowadziły do tego, że nasza branża jest systematycznie wypierana z europejskiego rynku, i na Wschodzie, i na Zachodzie. Praktycznie rzecz biorąc, przedsiębiorcom kończą się jakiekolwiek zasoby potrzebne do tego, żeby utrzymywać swoje firmy. Nie są w stanie utrzymać rentowności, ponieważ na rynku europejskim, na którym funkcjonuje pewnego rodzaju zespół naczyń połączonych… Jeśli jesteśmy drożsi od naszych konkurentów z Litwy, z Czech, z Węgier i z innych państw Europy Środkowo-Wschodniej, to po prostu wypadamy z gry, a odpowiadający za nas przedstawiciele wysokich urzędów państwowych lekką ręką doprowadzili do tego, że koszty, które na dobrą sprawę dzisiaj eliminują nas z rynku, są dla nas zabójcze. Szkoda, że nie ma pana wiceprzewodniczącego Adamczyka. Chcemy, żeby w tym momencie nie przeszkadzali państwo, a naprawiali, próbowali pomóc w naprawie wszystkich obiektywnie istniejących przeszkód.

Jeżeli chodzi o obecnego ministra i wiceministra, jak sami państwo mieliście okazję słyszeć, to młody człowiek. Przepraszam, panie ministrze, że tak mówię, ale pewnie jestem już w wieku pana taty albo jestem jeszcze starszy. Wydaje mi się, że sami mieliśmy okazję zobaczyć, że bardzo intensywnie wgryza się w te tematy. Wczoraj na jednym ze spotkań miał do czynienia z przedstawicielami eksploatacji dróg i autostrad, z budowniczymi, z przedstawicielami telekomunikacji, kolei i we wszystkich tematach, tak jak w naszych tematach, bez głębokich szczegółów – choć szczegóły były – pan minister był w stanie nawiązać dialog. Nikt nie odszedł od stołu z niedosytem wiedzy. Pokazał, że przez niespełna dwa miesiące ogarnia wszystkie zakamarki i wątki tematu, który jest mu powierzony. Za to chciałem wyrazić podziw i podziękowanie.

Co się tyczy naszych spraw, ubolewam nad tym, że termin, który został zawarty w tym porozumieniu, jest, obiektywnie rzecz biorąc, zbyt krótki. Pomimo tego, że bardzo kibicuję naszej administracji, widzę wysiłki, spotkania na poziomie międzynarodowym i wykorzystywanie wszystkich kontaktów międzynarodowych, nie jestem entuzjastą, jeżeli chodzi o zrealizowanie wszystkich tych zadań, ale jestem przekonany, że nasze sprawy są w dobrych rękach i będziemy w stanie krok po kroku naprawiać czarną rzeczywistość. Zupełnie nie wiem natomiast, jak odniosą się do tego nasi protestujący koledzy, bo oni też mają po swojej stronie różnego rodzaju obiektywne uwarunkowania i też są przedstawicielami sporej grupy przewoźników, którzy przystąpili do protestu.

W związku z tym wydaje mi się, że w tej chwili wszystkie ręce powinniśmy położyć na pokład i nie sypać w tryby żwiru, jak i nie zasypywać tych trybów gruzem, tylko co ktokolwiek może, niech wniesie do sprawy, żebyśmy jak największy urobek mogli mieć na dzień 1 marca i być może podpisać aneks do porozumienia, dając jeszcze czas i szansę na rozwiązanie większej ilości problemów obecnemu, bardzo młodemu w sensie stażu zespołowi w Ministerstwie Infrastruktury. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję, panie prezesie.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana Rafała Meklera, a czeka i przygotowuje się pan prezes Bartosz Jasiński. Panie prezesie, bardzo proszę.

Przedstawiciel organizatorów protestu Rafał Mekler:

Bardzo dziękuję za głos. Drodzy państwo, na wstępie chciałem odnieść się do byłego już pana ministra. Pragnę przypomnieć, że dzisiaj nie mielibyśmy tego problemu, gdyby strona ministerialna miała odwagę cywilną i podjęłaby projekt, który wisiał na stronie KPRM, projekt jednostronnego wprowadzenia systemu zezwoleń. To na marginesie.

Nie będę zadawał wiele pytań. Mam kilka uwag. Mianowicie chodzi o tę listę. Proszę państwa, wpisanie na tę listę zajmuje pięć minut, dwie minuty, trzy minuty. Dlaczego ta lista jest szalenie ważna? Proszę państwa, ludzie z listy Myrotworca, bo o tej liście mówię, byli zabijani. Jest udokumentowanych kilka śmierci dziennikarzy i działaczy, którzy oczywiście nie do końca byli zgodni z linią polityczną Kijowa. Ci ludzie, drodzy państwo, dziś nie żyją. To nie są więc jakieś żarty i nie jest tak, jak słyszeliśmy, że to odnosi się głównie do kwestii gospodarczych. Ludzie z tej listy ginęli i podejrzewam, że nadal będą ginąć. Nawet w tej chwili mogę państwu pokazać, jak w ostatnim

tygodniu ludzie piszą mi, że ich zabiją. Tę listę należy więc traktować jako podjudzanie do zabójstwa. Kilka tu siedzących osób jest na tej liście. Uważam, że priorytetem jest to, żeby naszych kolegów z tej listy usunąć. Proszę państwa, to jest kwestia elektroniczna. Ktoś, kto prowadzi jakąkolwiek stronę internetową, ma świadomość tego, że usunięcie jakiejkolwiek zakładki ze strony internetowej to jest dosłownie sekunda. Jeśli władza w Kijowie nie jest w stanie usunąć ludzi z tej listy, to mam poważne obawy, czy pozostałe postulaty zostaną satysfakcjonująco dla nas wykonane.

Moja kolejna uwaga jest taka. Padła tu taka teza, że UE rzekomo nie dofinansowuje transportu drogowego itd. Proszę państwa, jeżeli UE naważyła piwa, to niech dziś je wypije i poniesie konsekwencje sytuacji, w której jesteśmy. Pragnę podkreślić, że jako przewoźnicy, wszyscy, jak tutaj siedzimy, mamy poważne problemy finansowe, które są pochodną unijnej polityki względem Ukrainy. Chciałbym, żeby to wybrzmiało.

Jest kwestia tego finansowania. Tylko przypomnę, że w Niemczech jest program, gdzie za zezłomowanie pojazdu EURO 5 i kupno pojazdu o wyższej klasie ekologicznej jest dopłata. Proszę państwa, jednak da się. Tak jak mówię, UE wygenerowała problem, a nie chce ponieść konsekwencji. Mogę domniemywać, że w interesie UE jest to, żeby wyeliminować polskiego przewoźnika, bo należy patrzeć na owoce, na skutki działań, a skutki będą takie, że polskiego przewoźnika nie będzie, a w jego miejsce wejdzie przewoźnik ukraiński.

Chciałbym jeszcze zadać pytanie rządzącym. Czy w takim razie zamierzacie państwo opodatkować firmy ukraińskie? My podatku wam nie zapłacimy. Proszę państwa, nie zapłacimy wam podatku, bo nie będziemy mieć z czego, bo wyprzedajemy, co się da, a nikt nie chce tych pojazdów kupić. Mamy poważne problemy. Perspektywa, o której pan prezes mówił, że jest krótka – tak, proszę państwa – wynika z sytuacji, w jakiej jesteśmy.

Idąc dalej, jest temat kontroli pojazdów ukraińskich i kabotażu. Proszę państwa, to prosta sprawa. Pojazd ukraiński wjeżdża jednego dnia, wraca na Ukrainę za 60 dni. Proszę państwa, przecież jechalibyśmy do Berlina i z powrotem do granicy, a nie zajęłoby to 60 dni. Wszyscy wiemy, że te pojazdy wykonują przewozy wewnątrzunijne. Naprawdę można to rozwiązać w banalny sposób. Wystarczy sprawdzić, dlaczego ten pojazd przebywał tam tyle dni. Niech kierowca udowodni, co robił i dlaczego tyle tam przebywał. Skoro my, przebywając po stronie ukraińskiej, byliśmy dotychczas karani za 20 dni przebywania na Ukrainie, to nie widzę problemu, żeby w analogiczny sposób postępować z przewoźnikami ukraińskimi i pytać, gdzie byli powyżej 60 dni czy powyżej 50 dni, nie ma to znaczenia. Zróbmy symetrycznie jak w Ukrainie. To ad vocem sytuacji związanej z Ukrainą.

Chciałbym też dodać od siebie pewną rzecz. Wszyscy państwo, jak mówię, możecie odnosić wrażenie, że mamy czas, że możemy sobie tutaj uskuteczniać dyskusje polityczne, jak na samym początku tego, dla nas jednak witalnego, spotkania. Przyjeżdżając tutaj często po kilkaset kilometrów, obiecujemy sobie wiele, nie będę tego ukrywał. Przyjeżdżamy tutaj, bo oczekujemy jakichś rozwiązań, ale oczekujemy tych rozwiązań na już. Mówię państwu dlaczego. Branża transportowa już w tym momencie staje przed ogromnymi wyzwaniami.

Cała UE tworzy w tym momencie presję do przechodzenia na pojazdy elektryczne. Niemcy dopłacają do pojazdów elektrycznych. My jako Polacy z tymi swoimi pojazdami z silnikami diesla zostaniemy z niczym. Proszę państwa, do Niemiec po prostu nie wjedziemy, nie wjedziemy do Francji, a jeżeli wjedziemy, to nie będziemy w stanie w racjonalny sposób, ekonomicznie wykonywać naszych przewozów.

Jest więc jeszcze masa rzeczy do wykonania oprócz sytuacji z Ukrainą. Problemy zaczynają na nas spadać kaskadowo i za chwilę z tych 6% PKB może nie zostać nic. Jest masa rzeczy, które są do uregulowania wewnętrznie. Proszę państwa, co zostało wprowadzone podczas naszych ostatnich rządów? Brak przeglądu. Tylko przypomnę, żebyśmy mieli obraz tego, jak to wygląda, że bardzo często firmy transportowe mają po kilkadziesiąt pojazdów. Teraz okazuje się, że możemy o tym zapomnieć – miałem taką właśnie sytuację – ze względu na to, że zajmujemy się rzeczami związanymi z protestem, z realizacją tych postulatów. Przez trzy miesiące stała u mnie na placu naczepa.

Zapomniałem, że nie ma przeglądu. Tak, zapomniałem, że nie ma przeglądu. Kierowca wziął ją z placu i nie sprawdził. Dostanę teraz 2 tys. zł kary, będzie to ciężkie naruszenie, drodzy państwu, najpoważniejsze naruszenie. Będę musiał się tłumaczyć. Przypominam, że w branży transportowej, pewnie nie wszyscy państwo wiecie, obowiązuje wymóg dobrej reputacji. Gdy mówię to prawnikom, śmieją się. Prawnicy się z tego śmieją. „Jak? Wymóg dobrej reputacji? A co wy robicie w tym transporcie, że potrzebny jest wymóg dobrej reputacji?". To jest do cofnięcia. Przecież to jest niesprawiedliwe, skrajnie niesprawiedliwe.

Następna rzecz to zakaz wyprzedzania. Przecież absurdem jest to, żeby nie można było wyprzedzać chociażby w nocy. Przecież można ten zakaz… Rozumiem, że drogi są dwupasmowe, rozumiem ograniczenia, które są u nas, które wynikają z infrastruktury, ale uracjonalnijmy to. Niech zakaz wyprzedzania będzie między godz. 8.00 i godz. 10.00. Dajcie ludziom zarabiać. Przecież każdy kilometr, który zrobi ciężarówka, to są pieniądze, a te pieniądze to jest podatek dla państwa, to są podatki pośrednie, bo kierowca zarobi więcej. Wszyscy korzystamy z tego, że ciężarówka zrobi więcej kilometrów.

Następna rzecz, proszę państwa, to mandaty na granicy za przeładunek. 40 kg to samochód przeładowany na 6 tys. zł. W jakim świecie żyjemy? Przecież to wszystko jest do poodkręcania. Następna rzecz jest taka. Państwo pewnie nie wiecie, żyjecie sobie tutaj w błogiej nieświadomości. W tym momencie jest masowe zjawisko padania firm spedycyjnych. Nie będę mówił nazw, ale wszyscy w transporcie je znamy, firmy mają długi rzędu 5–10 mln zł i w procesie restrukturyzacyjnym być może przewoźnicy otrzymają 30% tej sumy, ale stawiam na to, że nie dostaną nic.

Jak mówię, masa rzeczy jest do naprawienia. Można tutaj wziąć chociażby wzorzec francuski. We Francji jest tak, że jeżeli za przewóz nie zapłaci pośrednik, czyli piąta, szósta, dziesiąta spedycja, która wzięła ten towar, odpowiada za to odbiorca albo nadawca towaru. To jest banalne. Nagle okazuje się, że osoba, która jest bezpośrednio odpowiedzialna za dostarczenie tego towaru, ma w interesie to, żeby ten towar dowiózł ktoś, kto jest fizycznie, kogo zna, na kim można polegać, ktoś wiarygodny.

Jest masa rzeczy, dlatego nie zgodzę się z panem prezesem, że mamy czas, chociaż bardzo pana prezesa szanuję. Nie mamy czasu, proszę państwa. Nasze firmy za chwilę poupadają. Ja i bardzo wielu moich kolegów mamy poważne problemy finansowe i potrzebujemy tych rozwiązań na już. Dostaję sygnały z branży, że 1 marca to i tak jest za długo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie prezesie. Zapewniam pana, że sytuacja branży transportowej jest dla nas i dla mnie osobiście niezwykle ważna, dlatego pierwsze merytoryczne posiedzenia naszej Komisji były poświęcone właśnie sytuacji branży transportowej w kontekście problemów, które wyniknęły w związku z wojną, którą Rosja wytoczyła Ukrainie. Jest pełna świadomość, że potrzebny jest pakiet ratunkowy. Chcę też pana zapewnić, że nawet dzisiaj zauważyłem to, że rząd i Ministerstwo Infrastruktury pracują na najwyższych obrotach, żeby wszystkie te sprawy rozwiązać. Mam głębokie przekonanie, że robią wszystko, co w ich mocy, żeby odbyło się to maksymalnie sprawnie. Myślę, że za chwilę powie o tym pan minister. Dziękuję za ten głos.

Pozwolę sobie dosłownie na 10 sekund wtrętu. Rzeczywiście różnego rodzaju obostrzenia, które dotyczą naszych firm transportowych, mówiąc krótko, stawiają po stronie kosztowej potężne wymagania, które być może trzeba tutaj bardzo dogłębnie rozważyć. Ze swojej strony mogę obiecać, że w tej sprawie będziemy w bieżącej relacji z ministerstwem.

To był pan prezes Mekler. Teraz poproszę pana prezesa Bartosza Jasińskiego, a w dalszej kolejności będzie pan prezes Artur Fal. Bardzo proszę, pan prezes Jasiński.

Przedstawiciel Komitetu Obrony Przewoźników i Pracodawców Transportu Bartosz Jasiński:

Dzień dobry, Bartosz Jasiński. Mam bardzo króciutkie pytanie. Jakie i czyli w ogóle jakieś kroki zostaną podjęte przez ministerstwo do wyrównania konkurencji z firmami z kapitałem białoruskim i rosyjskim? Każdy tutaj obecny dokładnie wie, jak przy otwie-

raniu takiej firmy była wprowadzana gotówka z niewiadomego źródła. Proszę o krótką informację, czy takie kroki będą podjęte. Ślicznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie prezesie.

Teraz poproszę pana prezesa Artura Fala, a przygotuje się pan poseł Tadeusz Chrzan. Panie prezesie, proszę bardzo.

Zastępca przewodniczącego Rady Krajowej Związku Zawodowego Inspekcji Transportu Drogowego Artur Stanisław Fal:

Dziękuję. Panie przewodniczący, nie aż tak daleko, że prezes, tylko zastępca przewodniczącej Rady Krajowej Związku Zawodowego Inspekcji Transportu Drogowego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Antycypowałem, panie przewodniczący. Bardzo proszę.

Zastępca przewodniczącego RK ZZITD Artur Stanisław Fal:

Bardzo dziękuję za zaproszenie nas na spotkanie dotyczące tego problemu, ponieważ jesteśmy tam wymienieni jako punkt czwarty i dlatego chcieliśmy uczestniczyć w tym spotkaniu.

Zapis o intensyfikacji działań Inspekcji Transportu Drogowego, o czym wspomniał już tutaj pan minister Gancarz, nie może być w pełni zrealizowany, dopóki instytucja ta nie będzie w pełni wykorzystana, a to może nastąpić tylko przez zmianę jej organizacji i struktury, o co walczymy już 20 lat. Myślę, że przewoźnicy zgodzą się ze mną, że aby to zmienić, potrzebna jest taka instytucja jak nasza, która będzie faktycznie funkcjonowała siedem dni w tygodniu przez 24 godziny na dobę, nie tylko w połączeniu pracy z Krajową Administracją Skarbową czy Policją, bo oni mają zgoła odmienne zadania, natomiast z transportem i rzetelną kontrolą, z zapewnieniem ochrony uczciwej konkurencji i przeciwdziałaniem temu, co teraz dzieje się na naszym rynku transportowym w wykonaniu przewoźników ukraińskich czy innych firm z Białorusi i Rosji rejestrowanych na terenie naszego kraju.

Rozwiązanie jest proste. Przez wiele lat dokładano nam obowiązków. Wiele czasu poświęca się innym formacjom i innym zagadnieniom, natomiast przez wiele lat inspektorzy mówili o jednym: żeby rozwiązać ten problem, należy zrobić z nas służbę mundurową, która będzie zarówno predestynować do tego, żeby kompleksowo załatwiać kontrolę transportu, ochronę uczciwej konkurencji, spełnienie oczekiwań przewoźników w tym zakresie, ale też będzie spełniała oczekiwania strony społecznej, czyli nas, inspektorów, którzy oczekują, że w zamian za tę dyspozycyjność, a w tej chwili jesteśmy w akcji kontroli Ukraińców, pracujemy na trzy zmiany, pomagamy ministerstwu, jak się da…

Oczekujemy, by ktoś w końcu przyjrzał się naszemu funkcjonowaniu i temu, że jako urzędnicy pracujemy jak służba, a do tej pory nikt nie pochylił się nad tym tematem. Oczekujemy od pana ministra jakichś kolejnych deklaracji. Byliśmy już na dwóch spotkaniach, natomiast zespół trójstronny nadal nie został utworzony. Chcemy wiedzieć, co będzie w wyniku wycofania dwóch projektów ustaw, tj. ustawy o zespoleniu oraz ustawy o Inspekcji Transportu Drogowego, która powołałaby naszą służbę i dawała więcej narzędzi do kontrolowania choćby iluzorycznego kabotażu, który ciężko jest stwierdzić narzędziami, które w chwili obecnej posiadamy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. To temat trochę na boku naszej dyskusji, ale rozumiem argumentację.

W dalszej kolejności pan poseł Chrzan, a przygotuje się pan poseł Weber. Pan poseł Weber wyszedł, w związku z czym przygotuje się pan poseł Adamczyk, jeżeli pan poseł nie wróci. Panie pośle Chrzan, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Chrzan (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, rzeczywiście dyskutujemy o temacie, o którym dyskutujemy już kolejne posiedzenie Komisji. Trochę ze zdziwieniem przyjąłem deklarację pana przewodniczącego i zadowolenie z informacji pana ministra. Oczywiście informacja była długa, szeroka, ale to, co sobie z tej

informacji wynotowałem i co najczęściej słyszałem, to „spotykamy się", „monitujemy", „pracujemy". Nie usłyszałem niczego o żadnych efektach. Nie wiem więc, skąd takie zadowolenie z informacji pana ministra.

Problem jest dość poważny i trudny do rozwiązania. Mój przedmówca, jeden z panów prezesów, mówi, że problem jest wykreowany przez Komisję Europejską ponad polskim ministerstwem, ponad polskim rządem, ponad polskimi władzami. To jest zarzewie całego problemu.

Mówił pan, że rynek przejmą ukraińscy przewoźnicy. Szanowni państwo, nie przejmą. Oni już dzisiaj ten rynek przejmują, jak państwo zdają sobie sprawę. Bezpieczeństwo wyjazdu na Wschód, zwłaszcza dla nie największych firm przewozowych, które funkcjonują na południu i wschodzie Polski, jest poważnym problemem. Problemem jest bezpieczeństwo wjechania na Ukrainę.

Jak państwo wiedzą, kolejka po stronie ukraińskiej jak nie działała, tak dalej nie działa dla polskich przewoźników. Działa tylko dla dużych ukraińskich firm przewozowych, które wjeżdżają poza elektroniczną rejestracją. Wiemy, że nasi stoją po kilka tygodni, a tamci poprzez szeroką korupcję na Ukrainie mogą wyjechać w ciągu kilku dni, korzystając z e-Kolejki po stronie ukraińskiej. To jest jeden problem, który, jak myślę, jest do szybkiego rozwiązania, jeżeli Ministerstwo Infrastruktury rzeczywiście będzie skutecznie negocjować z panem ministrem po stronie ukraińskiej. To jest pierwsza sprawa.

Szanowni państwo, druga sprawa jest taka, że chciałbym zapytać pana ministra, czy monitorują państwo duże firmy przewozowe, które funkcjonują w tej chwili na Ukrainie. Jaki to jest kapitał? Z doniesień i wiedzy, która pochodzi z nieformalnych źródeł, wynika, że wiele z tych firm, a przynajmniej kilka tych firm to kapitał rosyjski. Może rozwiązaniem tego problemu byłoby więc to, by w ramach sankcji wiele rosyjskich firm nie mogłoby funkcjonować na rynku europejskim. Może sprawdzenie tego, jaki jest kapitał firm, które dzisiaj są zarejestrowane na Ukrainie, a wcześniej były rejestrowane w Rosji, byłoby rozwiązaniem problemu i wiele przewoźników ukraińskich, którzy dzisiaj swobodnie jeżdżą po rynku europejskim, dałoby się zablokować poprzez to, że mamy nałożonych wiele sankcji. To jest kolejne pytanie.

Panie ministrze, moje kolejne pytanie jest takie. Mówimy, że będą wchodzić przewoźnicy. Mam tu jednego przewoźnika z Podkarpacia. Mam cały szereg decyzji o czasowym wycofaniu naczep i ciągników, bo nie jeżdżą na Ukrainę. Nie jeździ na Ukrainę, nie zarabia. Proszę mi powiedzieć. Skoro dzisiaj ministerstwo pracuje tak ciężko, kiedy będą efekty tej pracy? Kiedy ten człowiek będzie mógł wrócić do pracy? Generalnie jeździł na rynki wschodnie. Kiedy ten człowiek będzie mógł wrócić do pracy, zarabiać na swoją rodzinę i na utrzymanie swojej rodziny? Kiedy będą efekty ciężkiej pracy ministerstwa?

Szanowni państwo, członkowie Komisji, szanowny panie przewodniczący, mając na uwadze to, że problemy są wygenerowane przez Komisję Europejską i – pewnie pan minister się z tym zgodzi – o ile negocjacje z KE i z panią komisarz są wyjątkowe i, co dzisiaj usłyszałem od pana ministra na posiedzeniu Komisji, porozumienie pomiędzy KE a Ukrainą będzie przedłużone na wolny wjazd na rynek europejski firm transportowych z Ukrainy, o tyle mam wniosek formalny, panie przewodniczący, żebyśmy dzisiaj na posiedzeniu Komisji przyjęli stanowisko z prośbą do Wysokiej Izby naszego parlamentu.

Mając na uwadze to, że mamy duże tradycje, że Parlament Europejski przyjmował cały szereg rezolucji dotyczących Polski, może zobowiążmy polskich eurodeputowanych do tego, żeby również przyjąć rezolucję PE, która będzie wspierać polski rząd w działaniach w stosunku do KE. Myślę, że przyjęcie takiego stanowiska i zwrócenie się z prośbą do polskiego Sejmu, żeby przyjąć takie stanowisko zobowiązujące czy proszące PE, żeby wpłynął na KE, żeby wrócić do normalności, czyli do licencjonowanego na pozwoleniach wjazdu firm spoza UE na rynek europejski… To jest mój wniosek formalny. Proszę o przegłosowanie tego wniosku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Panie pośle, to oczywiście nie jest wniosek formalny, a merytoryczny. Jeżeli pojawi się projekt takiego dezyderatu czy czegoś w tym stylu, to oczywiście będziemy go rozpatrywać, natomiast obecnie prowadzimy debatę.

Zapisany jest pan poseł Weber, który wrócił, a w dalszej kolejności pan przewodniczący Adamczyk. Panie pośle Weber, bardzo proszę o zabranie głosu.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, w informacji, której udzielił pan minister Gancarz, pewne rzeczy zostały przedstawione, inne nie. Mówiąc o tych, o których powiedział pan minister, kwestia najważniejsza, czyli kwestia powrotu do zezwoleń drogowych, wydaje się przesądzona w sensie negatywnym. Pan minister powiedział, że wygląda na to, że umowa między UE a Ukrainą zostanie wydłużona, a kluczowym elementem tej umowy jest zniesienie zezwoleń drogowych. Jak zostanie przedłużona, to przedłużone zostanie zniesienie zezwoleń drogowych przez transportowców z Ukrainy i z Mołdawii. To jest kwestia fundamentalna.

W swoim wystąpieniu pan minister mówił o procentowych relacjach czy statystykach, które miały miejsce przed wprowadzeniem umowy: 60% przejazdów przedsiębiorców ukraińskich i 40% przedsiębiorców polskich. Faktycznie, mogę potwierdzić tę statystykę. Doprowadziło do niej bardzo ostre stanowisko polskiego rządu, Ministerstwa Infrastruktury, które ograniczyło Ukraińcom liczbę zezwoleń drogowych. Od 2018 r. Ukraińcy dysponowali nie 200 tys. zezwoleń, a 160 tys. zezwoleń. W 2015 r. Ukraińcy wykorzystali wszystkie, natomiast my z 200 tys. wykorzystaliśmy ok. 50 tys., bodajże 47 tys. zezwoleń, a już w 2021 r., czyli ostatnim przedwojennym roku, wykorzystaliśmy blisko 100 tys. zezwoleń, czyli w ciągu sześciu, siedmiu lat nastąpił wzrost o blisko 100% przewozów realizowanych przez polskich przewoźników przez terytorium Ukrainy. Dlatego ta relacja: 60 do 40, jest teraz mocno zaburzona. Teraz to ok. 92% przewozów realizowanych przez przewoźników ukraińskich i 8% realizowanych przez przewoźników polskich. Doprowadziło do tego właśnie zniesienie zezwoleń.

Jest to sprawa fundamentalna, bo jeżeli nie dojdzie do powrotu zezwoleń drogowych, ale nie indywidualnie przez Polskę… Tutaj odniosę się do wystąpienia pana Rafała Meklera. Nie byłem zwolennikiem jednostronnego wprowadzenia zezwoleń drogowych, ponieważ przyniosłoby to więcej negatywów niż pozytywów. Ta decyzja musi być gremialną decyzją państw UE, wtedy będzie spójna, logiczna, zrozumiała i będzie miała sens. Do tego powinniśmy dążyć i do tego dążyliśmy. Mam nadzieję, że mimo przekazu pana ministra Gancarza polski rząd nadal będzie do tego dążył, bo to jest właśnie klucz do zachowania minimalnej równowagi na rynku transportowym między Polską a Ukrainą. To jest jeden wniosek, który nasuwa się z wypowiedzi pana ministra.

Drugi obszar, obszar, który nie został wypowiedziany, to kwestia e-Czergi. Czy e-Czerga w sposób docelowy, jeżeli chodzi o powroty pojazdów na pusto, nie będzie włączona na przejściach granicznych, na których w tej chwili nie obowiązuje w formie pilotażu? Pytanie, co po pilotażu. Czy e-Czerga nie będzie włączona i polscy przewoźnicy będą mogli w żywej kolejce, jak to sami określają, móc powrócić na terytorium RP? To w zasadzie od tego rozpoczęły się kwestie protestu, słusznych reakcji polskich przewoźników, polskich transportowców w czerwcu i lipcu poprzedniego roku. To też ważna, fundamentalna sprawa. Pytanie, co dalej z e-Czergą.

Do trzeciego elementu też nie było odniesienia się. Panowie związkowcy z Inspekcji Transportu Drogowego pytali o przyszłość inspekcji. Czy kontynuowane będą dążenia, które zapoczątkowaliśmy, związane z umundurowieniem tej służby, aby lepiej prowadzona była sprawa nadzoru, całodobowo, 24 godziny na dobę, przez siedem dni w tygodniu, bo takie są potrzeby i takie są oczekiwania przewoźników? Dwa bardzo ważne, przygotowane i przeprowadzone przez nas projekty ustaw zostały wycofane z laski marszałkowskiej na wniosek ministra infrastruktury. Pytanie, co z tym zakresem i tym tematem.

Te trzy sprawy jawią się jako te fundamentalne. Inne oczywiście też są istotne, tak jak te poruszane tutaj, a związane z listą, która ma zastraszyć polskich przewoźników, która ma spowodować całkowite wycofanie się polskich przewoźników z ukraińskiego rynku. To sprawa, które też musi być rozwiązana na rządowym poziomie, natomiast wychodzi na to, że jeszcze rozwiązana nie jest. Pytanie, co z tą sprawą zrobi obecny rząd, nie tylko Ministerstwo Infrastruktury, ale również Ministerstwo Spraw Zagranicznych.

Proszę o udzielenie konkretnej informacji na te trzy tematy. Pierwszy to kwestia zezwoleń, która, jak rozumiem, jest niestety przesądzona. Druga sprawa to kwestia związana z e-Czergą i jej docelowym istnieniem bądź nieistnieniem, co jest najlepszym rozwiązaniem na polsko-ukraińskich przejściach granicznych. Jest też kwestia wzmocnienia kontroli nadzoru poprzez umundurowienie ITD. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Ostatni zgłosił się pan przewodniczący Adamczyk. Panie przewodniczący, bardzo proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, zwracam się z pytaniami do pana ministra. Pierwsze jest takie. Czy zostaną przywrócone zezwolenia dla Ukraińców na wjazd do Polski, a tym samym do UE? Jeżeli to nastąpi, to kiedy można oczekiwać przywrócenia zezwoleń? Mam świadomość tego, że to nie pan minister prowadzi szczegółowe negocjacje, że to minister ds. europejskich i premier, ale rozumiem, że pan minister będzie w stanie w porozumieniu z ministrem ds. europejskich określić taką datę.

Druga kwestia jest taka. Jaki jest dzisiaj czas oczekiwania na wjazd do Polski samochodów na granicy z Ukrainy do Polski, czas samochodów ciężarowych z ładunkiem i bez ładunku w podziale na poszczególne przejścia graniczne? Bardzo proszę o informacje dotyczące grudnia i stycznia. Jak nam się to układa? Jaka jest tendencja? Jaka jest sytuacja na granicy?

Trzecie pytanie i prośba o udzielenie szczegółowej odpowiedzi: Ile samochodów ciężarowych UE zostało skontrolowanych na terytorium RP w rozbiciu na województwa? Proszę o dane z listopada, z grudnia i ze stycznia w podziale na miesiące, w podziale na województwa i w podziale na zakres przeprowadzonej kontroli. Mam świadomość szczegółowości pytań, które skierowałem. Proszę o udzielenie tych odpowiedzi w formie pisemnej. Jeżeli oczywiście pan minister woli, to w formie werbalnej dzisiaj, ale tego nie oczekuję. Proszę o udzielenie pisemnej informacji na pytania, które zdefiniowałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, ja też mam trzy konkretne pytania. Panie ministrze, bardzo prosiłbym o przypomnienie nam, od kiedy obowiązuje ruch bez zezwoleń pomiędzy Polską a Ukrainą, kiedy został wprowadzony i kiedy można byłoby ewentualnie dokonywać reasumpcji, jeżeli chodzi o zmiany w tej umowie, kiedy można było alarmować, że coś nie tak, kiedy został przedłużony i czy przed przedłużeniem tej umowy można było coś zrobić, aby wprowadzić tutaj jakieś zasady.

Po drugie, od kiedy obowiązuje elektroniczna kolejka po stronie ukraińskiej? Czy jest to problem, który pojawił się w ciągu ostatnich dni, tygodni, czy to raczej problem, który funkcjonuje od wielu, być może nawet kilkunastu, miesięcy?

Trzecia rzecz również jest bardzo konkretna. Panie ministrze, kiedy została złożona w Sejmie ustawa dotycząca zmian w organizacji Inspekcji Transportu Drogowego? Czy zna pan minister jakiś projekt ustawy dotyczący organizacji tej zacnej instytucji, który zostałby złożony przez rząd w ciągu ostatnich lat przed tym, który został złożony teraz? To trzy konkretne pytania. Bardzo prosiłbym o konkretne odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Zgodnie z przyjętymi przez nas zasadami w tej chwili oddaję głos panu ministrowi. Panie ministrze, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysokie prezydium, szanowni państwo, drodzy zebrani, odpowiem po kolei na państwa pytania.

Pierwsze było pytanie pana Piotra Prudzyńskiego, wiceprzewodniczącego OZPTD, o harmonogram prac UE vs Ukraina nad umową o liberalizacji transportu. Prace wyglądają tak. Proces rozpoczął się. Przyjmowane były uwagi w formie pisemnej, w różnej formie. Wczoraj odbyliśmy spotkanie z dyrektorem Schmidtem. Długo negocjowaliśmy,

dyskutowaliśmy, przedstawialiśmy nasze stanowiska. Działo się to też na poziomie operacyjnym, między współpracownikami na poszczególnych szczeblach. Artykułowaliśmy każdy z dziesięciu punktów, który złożyliśmy do uwzględnienia jako uzupełnienie czy wprowadzenie do zapisów umowy. Oczywiście nie odbywa się to na zasadzie bezwarunkowej decyzji: przyjęty, nieprzyjęty. Tak naprawdę jest to stanowisko z naszej strony w kontekście tych 10 punktów. Na wczoraj dyrektor Schmidt rozpoczął proces negocjacyjny i konsultacyjny z poszczególnymi 27 krajami. Założenie jest takie, że w marcu będzie kształt tej umowy czy nowe zapisy przedstawione na komitecie wspólnym. Tak wygląda harmonogram.

Pytanie pana Piotra było również o międzynarodowe koalicje, jakie budujemy wokół tego problemu. Dzisiaj jest tak, że problem ten w bezpośredni sposób dotyka naszych przewoźników, częściowo przewoźników z Litwy, stąd spotkania ministra Klimczaka, częściowo Słowację, częściowo Czechy. Jest tak jak ze sprawą produktów rolno-spożywczych, zboża. Tak samo w tym przypadku w związku z tym, że jesteśmy niejako międzynarodową potęgą w sprawie transportowej, jak i w kwestiach zbożowych, rolniczych, to bezpośrednio nas dotyka, bo jesteśmy najbliższym sąsiadem. Pozostałe kraje europejskie z tym zjawiskiem nie zderzają się w takiej skali, stąd ciężko jest znaleźć wspólników do obrony naszych postulatów. Wczoraj mówił o tym dyrektor Schmidt, o polskiej branży transportowej, o tym, jak się rozwinęła w ostatnich 20 latach w Polsce. Podziw budzi z jednej strony to, jak wykorzystaliśmy czas po wstąpieniu do UE, a z drugiej strony wiadomo, jak jest. Oczywiście to nie było powiedziane, ale jeżeli jakaś branża radzi sobie dobrze, to niekoniecznie trzeba ją dodatkowo wspierać. Państwo jako przewoźnicy – tak jak w życiu – są trochę zakładnikami swojej aktywności i przedsiębiorczości, ale oczywiście wszystkie nasze racje zostały wyartykułowane.

Czy komisja rozumie problem? Takie również było pytanie. Według mnie w tylu miejscach na poziomie formatu krajowego, ale też międzynarodowego, w których problem polskich przewoźników został podniesiony, z należytym szacunkiem, standardem i kulturą dialogu międzynarodowego, bo trzeba to tak nazwać… W mojej ocenie w ostatnich miesiącach Polska zamknęła się na jakikolwiek dialog ze stroną międzynarodową, europejską. Nawet dzisiaj na tej sali wybrzmiewało to, że wszystko, co złego się wydarzyło, to wina Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej. Jak się z UE i KE nie rozmawia, nie wysyła się żadnych sygnałów, twierdzi się, że samemu jest się gospodarzem we własnym domu i można tam wszystko, jak się chce, a nawet decydować w Polsce o tym, co dzieje się w Ukrainie, to niestety takie są efekty.

Dialog został rozpoczęty na każdym szczeblu, i merytorycznym, i politycznym. W kolejnych pytaniach zaraz jeszcze odniosę się do tych rzeczy. Jest zrozumienie, aczkolwiek, jak mówię, jesteśmy trochę osamotnieni, jeżeli chodzi o kwestię tego problemu.

Pan Jacek Sokół i lista Myrotworca… Jest pani dyrektor i pan naczelnik, którzy bezpośrednio uczestniczyli w spotkaniu z dyrektorem Schmidtem. Oprócz wymuszenia na stronie ukraińskiej, na przedstawicielach rządu ukraińskiego, by usunąć nazwiska wskazane na tej liście… Oczywiście do tego według mnie dojdzie i musi dojść, bo, jak państwo zauważyli, tak po prostu być nie może. Trzeba mieć świadomość, że ta lista jest tworzona przez stowarzyszenie. To stowarzyszenie, niezależny podmiot. Minister Derkacz zadeklarował kontrolę w tym stowarzyszeniu i weryfikację tej kwestii. Nasze stanowisko jest jasne. Ta sprawa ma być wyprostowana, bo to sprawa honorowa, która musi być załatwiona, ale, jak mówię, oprócz bezpośrednich rozmów z ukraińskimi władzami monitujemy ten temat, żeby KE miała świadectwo tego, gdzie sam pan dyrektor Schmidt wskazał na gigantyczną pomoc strony polskiej w pierwszych dniach po wybuchu wojny. W związku z powyższym upomnieliśmy się m.in. o tę listę na poziomie KE. Niech ten temat będzie też poruszony w sytuacji negocjacji strony ukraińskiej z KE nad przyszłym kształtem umowy. Postawiliśmy to też niejako jako warunek.

Kalkulator to temat, który padł na ostatnim, drugim posiedzeniu naszego resortowego zespołu. Padła reprezentowana przez wszystkie środowiska propozycja o tym, że przez przewoźników z zagranicy, z krajów spoza UE stosowane są dzisiaj ceny dumpingowe co do stawek za konkretne przewozy. Padła propozycja zastanowienia się – to był konkretny postulat, ale jest on do przemyślenia, do rozważenia – nad opraco-

waniem kalkulatora obliczeń stawek minimalnych, nad wprowadzeniem tych stawek i większą regulacją, jeżeli chodzi o kwestie wynagradzania za poszczególne kursy. Ponoć takie kalkulatory funkcjonują w przestrzeni transportowej.

Był temat palet. To chyba temat nie z naszej branży. Rozumiem, że jest kolejny postulat i kolejny problem. Według mnie to ważne, że państwo o nim mówią, bo ważna jest diagnoza sytuacji. Myślę, że pan przewodniczący również daje świadectwo, że poważnie traktujemy każdy głos, bo to, co dzieje się dzisiaj z branżą transportową, to jest właśnie niepoważne traktowanie głosów, które pojawiały się na etapie wprowadzenia tych rzeczy, czyli e-Kolejki i umowy o odejściu od zezwoleń. Dlatego taki głos też jest potrzebny. Myślę, że pan przewodniczący to odnotował i będzie to przekazane do stosownego ministerstwa.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie ministrze, to już się zadziało, ponieważ już dokonaliśmy czynności, których potrzeba, by to przekazać. Dziękuję bardzo. Proszę kontynuować.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Panu prezesowi Janowi Buczkowi, jednemu z naszych partnerów społecznych, dziękuję za dobre słowo już na tym etapie. Dziękuję za współpracę. Wszystkie federacje, zrzeszenia przedsiębiorców z branży transportowej na każdym etapie aktywnie włączają się w pomoc w rozwiązaniu tego problemu. To głos naprawdę merytoryczny. Ze swojej strony serdecznie za to dziękuję.

Pan Rafał Mekler pytał o listę Myrotworca. Powiedziałem o tym przed chwilą.

Dofinansowanie z UE? Otrzymaliśmy jasny komunikat ze środowisk europejskich o dofinansowaniu utraconych potencjalnych przychodów z zamkniętych rynków, który wskazuje, że UE w branży transportowej pomogła Polsce już tak dużo – w budowie infrastruktury drogowej, która się wymieniła, i jest to widoczne nie do poznania w ostatnich 20 latach, a także na szereg różnych twardych działań – że z problemem rekompensaty, ewentualnego zadośćuczynienia, wsparcia branży musimy poradzić sobie we własnym zakresie.

Jeszcze nie odpuszczamy źródła europejskiego, bo mamy do definitywnego rozstrzygnięcia jeszcze jedną ścieżkę, ale oczywiście, jak mówiłem, pracujemy nad tymi rozwiązaniami w kraju. Na drugim zespole, który miał miejsce 26 stycznia, padły ciekawe rozwiązania formalnoprawne, organizacyjne, dotyczące spedytorów, terminów płatności, czyli oprócz bezpośredniego wsparcia finansowego chcemy uwzględnić wiele postulatów natury prawno-organizacyjnej, które pozwolą branży transportowej zachować chociażby płynność finansową albo skrócić spedytorski łańcuch, bo jest on bardzo długi.

Co do elektrycznych samochodów, wiem – myślę, że to informacja, która już przewija się w obiegu medialnym – że w ramach transformacji energetycznej będą bardzo duże środki, bardzo duże dofinansowania na zakupy elektrycznych zeroemisyjnych samochodów.

Przedstawiciel organizatorów protestu Rafał Mekler:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Trzy, jak słyszałem wczoraj, tak że to nie tylko kraje ze starej UE, ale takie możliwości będą również w uwarunkowaniach polskich. Nie mówimy tu już o bezpośrednim wsparciu tych, którzy utracili rynki na Wschodzie, ale mówimy o przyszłości i naborach ogólnokrajowych, centralnych na wymianę taboru na tabor niskoemisyjny. Przypomnijmy, te rzeczy też będą realizowane przez nowy rząd. Niestety nie były one realizowane wcześniej, bo były takie relacje z UE, jeżeli chodzi o państwo polskie i uprzedni rząd. Stąd te opóźnienia. Możliwe, że bylibyśmy na dużo, dużo dalszym etapie.

Myślę, że w temacie 60 dni i kabotażu głos zabierze pan inspektor. Oddaję głos, panie inspektorze.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, panie inspektorze.

Pełniący obowiązki główny inspektor transportu drogowego Artur Czapiewski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, dziękuję za udzielenie głosu. Od miesiąca jestem osobą, która kieruje Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego, inspekcją transportu jako taką, więc mam ograniczony zasób informacji dotyczącej funkcjonowania.

Opierając się jednak na statystykach, które mamy dostępne, chciałem to pokazać w odniesieniu do liczby pojazdów, które zostały skontrolowane w ostatnim miesiącu, czyli w styczniu czy w grudniu. Jeżeli chodzi o liczbę pojazdów kontrolowanych ogółem, w styczniu było to 16 700, w lutym do ostatniego raportu było 2900, z czego pojazdów, które były kontrolowane w odniesieniu do przewoźników zarejestrowanych poza naszym krajem, było ogółem 1478, jeżeli chodzi o przewoźników unijnych, i 1789, jeżeli chodzi o przewoźników ukraińskich, co stanowi, jeżeli chodzi o styczeń, 82% pojazdów, które są zarejestrowane poza naszym krajem. Ten procent systematycznie wzrasta, bo w listopadzie, jeżeli chodzi o kontrole pojazdów przewoźników ukraińskich, było to 71%, w grudniu było 79%, w styczniu było 82%. Procent odnoszący się do liczby skontrolowanych pojazdów i firm zarejestrowanych w Ukrainie to 86%.

Chciałbym też odnieść się do tego, co kolega ze strony związkowej nadmienił na temat spraw organizacyjnych inspekcji. Naszym celem jest to, żeby ta instytucja została zorganizowana w sposób, który będzie dawał gwarancję efektywnego działania. Odbyły się spotkania zarówno z panem ministrem Gancarzem, jak i z szeregiem osób, które uczestniczyły w tych spotkaniach. Jedno spotkanie było również przy moim udziale. Była również wymiana informacji dotyczących zamiarów odnoszących się do zorganizowania naszej formacji. Jest to przedstawione stronie związkowej. W sposobie dojścia do ewentualnego usłużbowienia tej formacji bardziej kompetentny byłby pan minister Gancarz, tym niemniej wyartykułowałem swoje oczekiwania dotyczące sposobu dojścia do tego sposobu funkcjonowania ITD.

Mogę tylko nadmienić, że mój poprzednik, podobnie jak ministerstwo, miał w swoich rękach wszystkie narzędzia, żeby zrobić to podczas sprawowania władzy. W tym temacie nie zrobiono dokładnie nic. Rozumiem związkowców. Sam jestem inspektorem, sam jestem w tej instytucji od samego początku, czyli od 2002 r. Zawsze było podnoszone, że te warunki pracy i sposób realizacji zadań wymaga tego, aby pewne atrybuty służby były przynależne tej formacji. Na żadnym etapie nie przymierzano się do usłużbowienia. W tej chwili kryzys, który funkcjonuje na naszym rynku przewozów, predestynuje do tego, żeby te czynności były bardziej efektywne. Tutaj znowu kamyczek do ogródka mojego poprzednika i osób, które kierowały ministerstwem, jest taki, że kryzys nie powstał w listopadzie, grudniu czy styczniu, tylko z chwilą, kiedy dowiedzieli się państwo o podpisaniu takiej umowy. Wtedy należało podejmować czynności związane z właściwym działaniem podległych instytucji odpowiedzialnych za kontrole transportu.

My podjęliśmy takie działania. Dwa tygodnie temu uruchomiliśmy to, co jest dostępne na wyposażeniu ITD i realizujemy kontrole związane ze sprawdzaniem technicznym pojazdów, ze sprawdzaniem wymagań środowiskowych w zakresie emisji spalin. Mamy szereg zastrzeżeń do jakości sprzętu, który jeździ po naszych drogach, aczkolwiek to są półśrodki. Tak naprawdę trzeba podejść do tego systemowo. Zrobiliśmy to i będziemy to realizować, również jeżeli chodzi o wykrywanie kabotażu, bo to nie jest tylko sprawdzanie pojazdów na drodze, ale to również to, o czym wspominała strona przewoźników. Ten proceder to także gestia transportowa, wpuszczanie pustych ukraińskich pojazdów, które przyjeżdżają po towar. Tak naprawdę nie mamy do końca wiedzy o tym, w jaki sposób funkcjonują one po wjeździe do kraju. Chcemy tutaj wykorzystać i wykorzystujemy dostępne narzędzia elektroniczne, czyli kamery monitoringu, kamery preselekcji, system e-TOLL, który, nawiasem mówiąc, też pozostawia wiele do życzenia, co również znajdzie swoje odzwierciedlenie w różnych działaniach podejmowanych przez ITD. Na ten moment może tyle.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dziękuję. Przechodzę dalej do pytań. Zakaz wyprzedzania w nocy… Przypomnę, że to przepisy wprowadzone w maju 2023 r. Była też mowa o rejestracji pojazdów, o decy-

zjach o wyrejestrowaniu. Szereg zmian dotyczących właśnie tych kwestii w trybie, jaki już wcześniej opisywałem, czyli bez szerokich konsultacji, jako tzw. wrzutki, przynoszą takie efekty. Każdy wie, że każda zmiana nie zawsze powoduje pełnię szczęścia dla wszystkich. Z reguły są też niezadowoleni. Po to jest pełny tryb konsultacji, który powinien być stosowany na etapie legislacyjnym, żeby eliminować te zjawiska w jak największym zakresie, żeby niezadowolonych, którzy będą dotknięci zjawiskiem zmiany przepisów, było jak najmniej.

Wymóg dobrej reputacji wynika z unijnej dyrektywy, którą należało zastosować. Masowe zjawisko padania firm spedycyjnych to problem omówiony na drugim zespole. Jest projekt ustawy o spedytorach. Są ciekawe, konstruktywne pomysły od strony przewoźników. Myślę, że jeżeli w ten sposób uda się przeprocedować te przepisy, to spowoduje, że ten łańcuszek będzie krótszy, a zarazem będzie dużo mniejsze ryzyko, będzie bardziej uczciwie i rzetelnie, a wynagrodzenie dla przedsiębiorcy nie będzie kilkakrotnie pomniejszane o wynagrodzenie dla spedytora.

Pan poseł Bartosz Jasiński… Jeszcze nie poseł. To jeszcze nie ta runda. OK, przepraszam. Niech to będzie dobra wróżba, a będziecie państwo mieli swojego reprezentanta w parlamencie. Co w firmami z kapitałem białoruskim i rosyjskim? Ministerstwo Spraw Zagranicznych zgłosiło postulat do Komisji Europejskiej – pani dyrektor, proszę mnie poprawiać, jeżeli coś przekręcę – żeby 13. pakietem sankcji objąć i ewidencjonować podmioty z kapitałem białoruskim i rosyjskim, żeby nie mogły zakładać działalności gospodarczej na terytorium UE w zakresie transportu drogowego. Na dzisiaj podmioty z kapitałem białoruskim i rosyjskim…

Przedstawiciel KOPiPT Bartosz Jasiński:

A co z tymi, które w tej chwili już są? Czy będą ruszone? To ok. 5 tys. firm, które wożą nasze ładunki.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Wiemy, ile jest tych firm, bo tę daną mamy zweryfikowaną. Przedstawialiśmy te informacje ambasadorowi Ukrainy. Sam był zdziwiony, bo nie miał dostępu do takiej informacji. To jest wzrost o kilkaset procent do roku… W ostatnim czasie rośnie to lawinowo, ale nie jest tak, że wszystkie z 5 tys. firm są z kapitałem białoruskim bądź rosyjskim. To są wszystkie państwa spoza UE, czyli mówimy też o firmach ukraińskich, które zarejestrowały się w Polsce. Można patrzeć na to zjawisko dwojako. Na pewno, jeżeli jest kapitał rosyjski i białoruski, to 13. pakiet sankcji będzie miał zastosowanie w przyszłości. Jeżeli jednak chodzi na przykład o kapitał ukraiński, to nie była to informacja korzystna dla ambasadora Ukrainy, bo te firmy niejako wyprowadziły się z terytorium Ukrainy i dzisiaj będą płaciły i zostawiały podatki w budżecie państwa polskiego, a nie ukraińskiego, tak że zadowolenia z tego tytułu nie było. Zwróciliśmy uwagę, że takie zjawisko zagościło u nas i mamy je zdiagnozowane.

Przedstawiciel organizatorów protestu Rafał Mekler:

Mogę mieć dosłownie jedną uwagę?

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Decyduje pan przewodniczący. Ja tu głosem nie dysponuję.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Teraz mówi pan minister.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Może będzie kolejna runda.

Z państwem przedstawicielami strony związkowej z Inspekcji Transportu Drogowego dwukrotnie widzieliśmy się na spotkaniach w ministerstwie. Przedstawili państwo swoje stanowisko. Dwie ustawy dotyczące ITD zostały z Sejmu wycofane, jak wszystkie inne ustawy złożone i zgłoszone przez poprzedni rząd. Tutaj częściowo zahaczę o pytanie pana przewodniczącego. Członkowie Komisji muszą mieć obraz tej sytuacji. W 2016 r. przygotowana została ustawa o ITD i sobie leżała, aż w momencie dwutygodniowego rządu została przez jedną noc poprawiona i wrzucona w tryb legislacyjny. Chyba nie

muszę tego uszczegóławiać, bo każdy wie, ile spraw zmieniło się od 2016 r. To prawie dziesięć lat, bez dwóch, osiem lat. Żeby była jasność, ustawa została wrzucona bez żadnych konsultacji, tak jak została sporządzona w 2016 r., przy małej, jednonocnej korekcie. Każdy z nas wie, że osiem lat to sporo czasu. Ustawa z 2016 r. nie była już aktualna. Procedowanie aktu prawnego, który był przygotowany osiem lat temu? Sama logika wskazuje, że to mija się z celem.

Ze swojej strony mogę zadeklarować i postawić sprawę jasno, co mówiłem też przedstawicielom strony związkowej, że w mojej opinii – to jest moja prywatna opinia – w trudnych uwarunkowaniach, które prawdopodobnie przez nami, w najbliższym czasie potrzebna jest nam tak dobra, mocna instytucja jak ITD, z uprawnieniami, które są szerokie. Widzieliśmy, co działo się w ostatnich latach. Przez co są dzisiaj korki na zachodniej, niemieckiej granicy? Przez to, że ktoś przez ostatnie lata dopuścił do tego, żeby, mówiąc kolokwialnie, różne dziwne rzeczy działy się na terytorium UE i terytorium RP. Przez to niemieckie służby graniczne muszą kontrolować potoki towarów i pasażerów wewnątrz UE, które przemieszczają się dalej na Zachód.

W mojej ocenie potrzebne jest wzmocnienie i wsparcie ITD. Mundur? Służba? Niech to wyjdzie w toku dyskusji i w toku konsultacji z funkcjonariuszami, z inspektorami, z parlamentarzystami, na poziomie ministerstwa, jeżeli ma być tak, że takie będą wskazania. Czasy są trudne i zadań jest sporo, jak pokazuje problem z przewoźnikami. Zróbmy to dobrze. Zawsze do tego zachęcam. Czekaliście osiem lat, na ostatniej prostej ustawa trafiła do Sejmu, mówiłem już o tym, w jakim stanie. Po prostu zróbmy to dobrze, żeby to miało ręce i nogi. Taka jest moja propozycja.

Poseł Chrzan mówił o problemie do szybkiego rozwiązania – o e-Kolejce. Wydaje się, że można powiedzieć to, co mówiłem na początku. Gdzie państwo byli, skoro jest to problem do szybkiego rozwiązania? Przypomnę, że to jest system państwa innego, pozaunijnego, ukraińskiego, które na stworzenie takiego systemu otrzymało dofinansowanie zewnętrzne, jeżeli dobrze kojarzę, brytyjskie, tak? Brytyjskie? Brytyjskie i amerykańskie, czyli ten system został zbudowany i wprowadzony na ukraińskich przejściach granicznych za pieniądze stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, czyli są też pewne zobowiązania. W Dołhobyczowie nie było e-Kolejki, bo nie było fizycznie uruchomionego przejścia granicznego w tym czasie, kiedy system był wprowadzany. Niżankowice to efekt naszych negocjacji ze stroną ukraińską, bo państwo ukraińskie wcale nie musiało zgodzić się na to, żeby funkcjonowała tam odprawa bez e-Kolejki, czyli żywa kolejka. Jak mówię, skoro to takie proste, że Polska może wskazać Ukrainie, że ma zrezygnować z e-Czergi, to trzeba to było zrobić. Mieli na to państwo wystarczająco dużo czasu.

Czy minister monitoruje duże firmy przewozowe na Ukrainie? Doniesienia o kapitale rosyjskim… Wiem już, o co chodzi. Nie monitorujemy firm, które rejestrują się w obcym, pozaeuropejskim, ukraińskim państwie, bo to nie jest nasza kompetencja. To, czy mają one rosyjski czy białoruski kapitał, czy jeszcze inny, nie jest w naszej gestii. To nie są nasze kompetencje. Po drugiej stronie granicy jest suwerenne państwo. Możemy zwrócić uwagę na taki problem. Tyle mogę powiedzieć. Zwrócimy stronie ukraińskiej uwagę na taki problem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, wykorzystam sytuację i wtrącę się z informacją organizacyjną. Salę mamy zapewnioną do godz. 13.00 i o godz. 13.00 rozpoczyna się posiedzenie kolejnej Komisji.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dobrze, przyspieszam.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, bardzo bym prosił. Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Przyspieszam, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Decyzja wycofania ciężarówek i problemy wygenerowane przez Komisję Europejską… Ciężarówki nie jeżdżą, firmy rezygnują. Tak. Rządzimy dwa miesiące. Z całym szacunkiem, żebyśmy ponosili odpowiedzialność za kondycję branży transportowej po ośmiu latach państwa rządów? To pytanie chyba nie na miejscu.

Była mowa o tym, by zobowiązać europosłów, żeby wspierali Polskę. To dezyderat, o którym była mowa. Szanowni państwo, naszych europosłów – mówię teraz w imieniu obozu rządzącego – nie musimy do niczego zobowiązywać. Oni wiedzą, że mają działać na rzecz polskiego państwa i polskiej branży transportowej. Bezpośrednio byłem nawet w jednej dyskusji publicznej w telewizji, gdzie europoseł z Podkarpacia, jeżeli dobrze pamiętam, pani europoseł Łukacijewska, jasno wyrażała się na temat branży transportowej

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, panie ministrze, doskonale pan pamięta.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Wiem, że to stanowisko w UE też przekazuje.

Pan poseł Weber pytał o umowę zezwolenia. Powiedzianych było dużo słów na ten temat. Jak to było takie proste, trzeba było nie dopuścić do tego, żeby umowa była wprowadzona. Dlaczego państwo te zezwolenia znieśli, czy pozwolili na to, żeby zła UE wprowadziła tę umowę? Prawda jest taka, że ile razy zwracali państwo uwagę na zjawisko negatywnych efektów wynikających z wprowadzenia umowy… Jak wyglądał dialog? Też mógłbym zadać 10 pytań o aktywność państwa rządu w tym zakresie. My, jak pan widzi, bo już zdałem informację, staramy się robić wszystko, co jest możliwe, ale tak to jest, że jak coś zostało raz wprowadzone, to bardzo ciężko jest to wycofać. Dlaczego jest ciężko? To też już tłumaczyłem. To sytuacja wojny na Ukrainie.

Pytanie o reputację już chyba było. To już było omawiane. Pani dyrektor, proszę o udzielenie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Szybko odnosząc się i uszczegóławiając kwestie dotyczące dobrej reputacji, powiem, że punktacja – określenie powagi naruszeń, które są później zliczane do oceny dobrej reputacji – będzie realizowana w kontekście zmian do rozporządzenia nr 406. To jest takie rozporządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej, które określa katalog w zależności od różnych rodzajów przewinień, naruszeń warunków wykonywania przewozu drogowego. W tym zakresie jest szansa, że właśnie w kontekście niektórych naruszeń, które w tej chwili są zbyt poważnie określone czy klasyfikowane, będziemy mogli dokonać jakiejś rewizji, ale niestety najpierw to system unijny, a dopiero później my w załączniku do ustawy o transporcie drogowym, zarówno w odniesieniu do odpowiedzialności przewoźnika, jak i kierowcy, będziemy mogli określać takie same jak w prawie unijnym gradacje wymogu dobrej reputacji. Nie mnie oceniać cały ten wymóg, ale niestety w pakiecie rozporządzeń od 2009 r. znajduje się wymóg reputacji jako jeden z warunków dostępu do rynku przewozów drogowych.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dziękujemy, pani dyrektor.

Było też pytanie od pana posła Webera o e-Czergę. Czy będzie włączona? Jak wskazaliśmy, w Niżankowicach jest ona w taki sposób czasowo wyłączona. Prowadzimy rozmowy ze stroną ukraińską. Jeżeli to rozwiązanie było pilotażem po to, żeby wskazać, czy faktycznie powoduje to zatory na granicy, czy nie… W trakcie naszych rozmów strona ukraińska deklarowała, że czas odpraw wynika jeszcze z dopracowywania systemu. Oczywiście nasza ocena i ocena przewoźników jest nieco inna, ale ten pilotaż był m.in. po to, żeby zobaczyć, czy kolejki to wynik systemu, czy jakaś inna kwestia. Rozmawiamy o tym, żeby pilotaż był przedłużony, jeżeli się sprawdzi.

Było dużo ciepłych słów na temat ITD z ust pana posła. Tylko przypomnę, że dopiero rząd dwutygodniowy rzutem na taśmę odkurzył ustawę i wrzucił do Sejmu. Potrzebowała ośmiu lat, żeby ujrzeć światło dzienne i trafić do laski marszałkowskiej.

Pan poseł Adamczyk pytał, czy zezwolenia zostaną przywrócone, a jeśli tak, to kiedy. Dzisiaj wszystko wskazuje na to, że umowa będzie przedłużona. Komisja Europejska jasno to artykułuje. O tym też już mówiłem. Nie chciałbym tej kwestii powtarzać. Wynika to z solidarności z narodem ukraińskim, który walczy. W momencie, kiedy na froncie dzieje się różnie, obserwują państwo w mediach, jak wygląda sytuacja, to jest stanowisko KE i całej UE. Tak to wygląda, aczkolwiek kilkukrotnie już omawiany problem umowy z naszej perspektywy jest wszechobecnie znany.

Jaki jest dzisiaj czas oczekiwania? Za chwilę poproszę panią dyrektor o odczytanie danych, które mamy. Mamy bezpośredni dostęp, chociaż przewoźnicy również, do systemu e-Kolejka. One się zmieniają. Jak widzieliśmy się na drugim zespole, czasy oczekiwań to było niecałe dwa tygodnie po zejściu z przejść granicznych. Strona ukraińska prosiła o to, żeby dać czas na rozładowanie skumulowanej obecności pojazdów na granicy. One wynikały…

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam bardzo, panie ministrze. Sugerowałbym, żeby przekazać to w formie pisemnej.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Dobrze. Chodzi o to, że po naszym zespole każdego dnia ten czas spadał. Dzisiaj to kilka godzin. Osiem godzin? Zależy od przejścia. Proszę.

Dyrektor departamentu MI Renata Rychter:

Można?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam bardzo, panie ministrze. Z dbałości o czas prosiłem o przekazanie informacji na piśmie. Chciałbym przeanalizować, do tego jest mi potrzebna.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

OK. Na dzisiaj jest 10 godzin na pusto.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Czyli generalnie czas oczekiwania zmniejsza się? To jest ważne.

Podsekretarz stanu w MI Paweł Gancarz:

Jest bardzo różnie, w zależności od dnia i godziny. Inne są oceny przewoźników, ale one są najbardziej realne. Staramy się być w stałym kontakcie, weryfikować to, co przekazują nam nasze służby, co widzimy w systemie ukraińskim i jak jest realnie na przejściu, żeby mieć obraz i wiedzieć, czy to jest w jakiś sposób spójne i się potwierdza.

To chyba tyle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

W takim razie bardzo dziękuję, panie ministrze. To bardzo merytoryczne i bardzo dogłębne odpowiedzi.

Zgodnie z naszą procedurą oddaję teraz głos przedstawicielowi wnioskodawców, panu posłowi Weberowi. Panie pośle, bardzo prosiłbym o zwięzłość, jeżeli jest to możliwe, i, o ile jest to możliwe, o odniesienie się…

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, dziękuję za tę dyskusję. Dziękuję za debatę. Dziękuję za informację, którą przedstawił pan minister.

Będziemy wracać do tego tematu, bo proszą nas o to transportowcy, szczególnie ze wschodniej części naszego kraju. Mówił o tym poseł Tadeusz Chrzan. Kwestie fundamentalne, związane z zezwoleniami drogowymi czy z funkcjonowaniem e-Czergi, czy z kontrolami, ze wzmocnieniem nadzoru, cały czas muszą być przez polski rząd prowadzone.

Jeżeli wracamy do przeszłości, to biorę odpowiedzialność za każdą decyzję, którą podjąłem jako wiceminister infrastruktury, również za tę związaną z umową zawartą między UE a Ukrainą, natomiast w tym czasie – mówię tutaj o 2022 r. i 2023 r. – politycznie temat tej umowy nie istniał. Nie było ani jednego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury w tym przedmiocie. Nie było chyba nawet jednej interpelacji czy wystąpienia wtedy polityków opozycji w tym zakresie. Ten temat po prostu nie wzbudzał politycznych emocji. Pojawiał się w dyskusjach z przewoźnikami. Są tutaj panowie, którzy rozmawiali z nami w kwietniu poprzedniego roku, zwracając uwagę na tę kwestię, ale wtedy nie była to kwestia fundamentalna. Wtedy rozmawialiśmy o wzmocnieniu kontroli nadzoru nad przewoźnikami z Białorusi i Rosji i te działania zostały przez nas przeprowadzone, co skutkowało chwilowym uspokojeniem sytuacji. Dopiero jesienią temat zezwoleń drogowych wybrzmiał jako ten fundamentalny. Tak wygląda przeszłość ostatnich dwóch lat. Można wrócić do archiwum Ministerstwa Infrastruktury, można sprawdzić, czy były jakiekolwiek polityczne wystąpienia w tym zakresie.

Umowa natomiast obowiązuje już ponad półtora roku. Widzimy, jakie przynosi skutki. Po prostu trzeba zrobić wszystko, aby wrócić do tych zezwoleń drogowych. W ramach wniosków, z którymi zgłaszają się do nas transportowcy ze wschodu i z południowego wschodu, na pewno będziemy do tego tematu wracać.

Podobnie będziemy wracać do tematu wzmocnienia kontroli i nadzoru przez ITD. Jeżeli chodzi o okres ośmiu lat, trzeba wspomnieć, że inspekcja była rozwijana. Jest więcej etatów, szczególnie etatów inspektorów, którzy są obecni na drogach. Wzmocniono GITD i WITD chociażby poprzez ustawę, która wdrażała pakiet mobilności w lutym 2022 r. Te etapy są rozłożone bodajże na trzy lata: 2022, 2023 i 2024 r., tak że chyba i w tym roku będą prowadzone nabory związane z kontrolą na drodze. Trzeba też wspomnieć o wzroście wynagrodzeń w GITD i w WITD. Jeżeli chodzi o WITD, w porównaniu do innych instytucji, inspekcji działających w formule zespolonej, wynagrodzenia są tutaj w czołówce. Oczywiście jest tutaj jeszcze wiele do zrobienia, jak najbardziej, tego nie neguję, natomiast prawda wygląda właśnie w ten sposób. Podobnie sprzęt, który służy do kontroli. Ten sprzęt był wymieniany. Wykorzystywaliśmy do tego nasze środki państwowe i środki zewnętrzne. To chociażby nowe furgony, nowe elementy, które usprawniały kontrole. W ostatnich latach wszystko to działo się. To wszystko w ostatnich latach miało miejsce. Efektem tego jest wzrost liczby kontroli przewoźników z zagranicy z 33% w 2015 r. do blisko 50% w 2023 r.

Szanowni państwo, po spotkaniu ze stroną związkową – wczoraj mieliśmy takie spotkanie i dziękuję panom za obecność – na posiedzeniu Komisji Infrastruktury do tego tematu będziemy wracać, bo tego oczekują nie tylko pracownicy ITD, nie tylko inspektorzy, ale również przewoźnicy, którzy od kilku lat formułują ten postulat.

Dziękując za dzisiejszą dyskusję, w dalszej części tego roku będziemy wnosić o przedmiotowe posiedzenia Komisji w zakresie, o którym przed chwileczką powiedziałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.